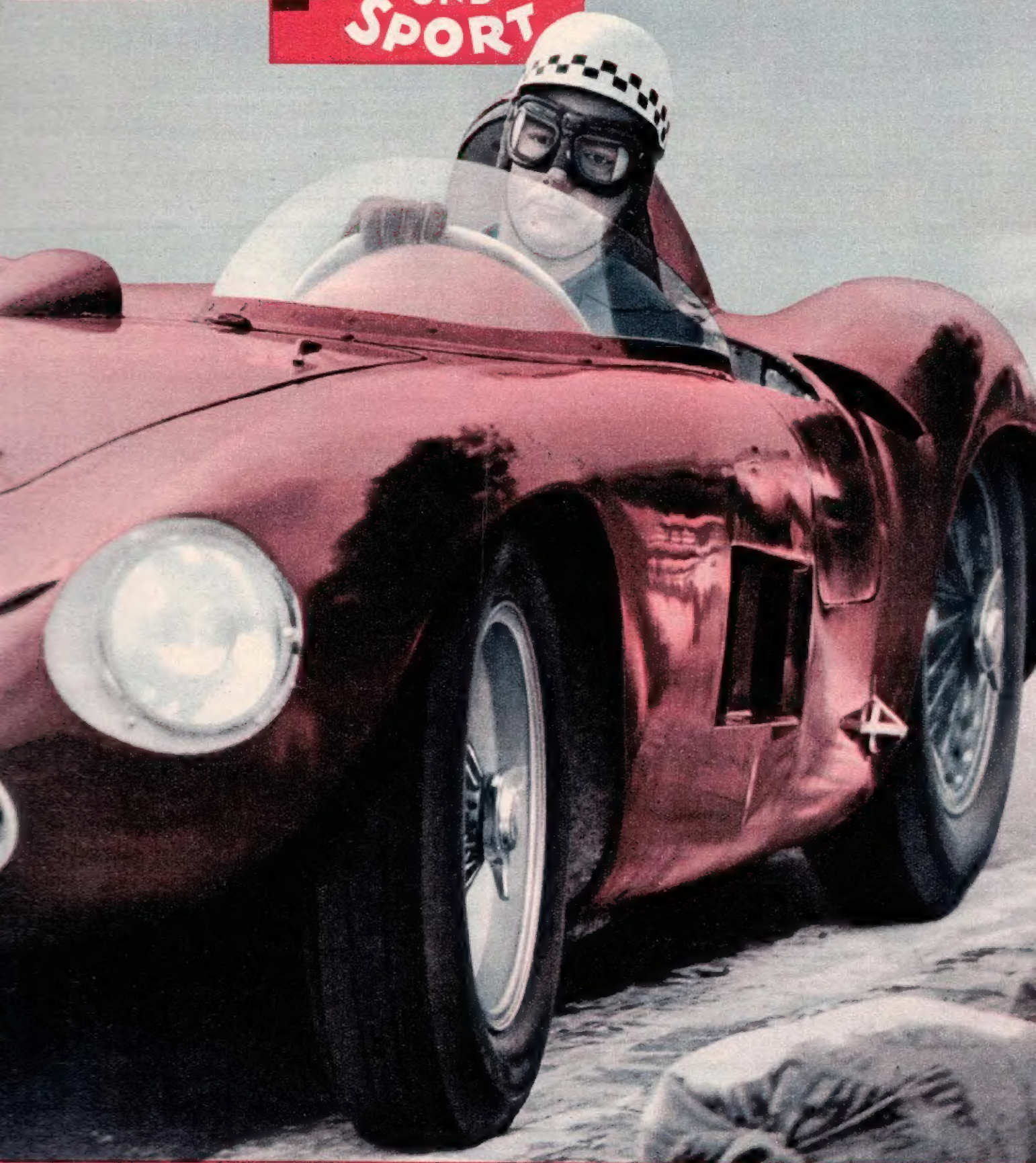
das AUTO
MOTOR UND SPORT



EST BORGWARD-ISABELLA TS

000 KM-RENNEN AUF DEM NÜRBURGRING

UR VERTEIDIGUNG DES RENNSPORTS

HEFT 12
9. JUNI 1956
POSTVERLAGSORT STUTTGART
DM 1.20

X) MEHR DENN JE ...

wird jetzt die neue Reifenmarke VEITH•B. F. Goodrich verlangt. Das hat seinen guten Grund: Wer diese Reifen fährt, entdeckt ein neuartiges Gefühl erhöhter Fahrsicherheit. Zudem wird immer wieder bestätigt, wieviel mehr Kilometer ein solcher Reifen hergibt, und das interessiert sicher auch Ihren Geldbeutel!
Fragen Sie bitte Ihren Händler; er wird Ihnen das gleiche sagen.

Für jeden Wagen passend
die neue Reifenmarke

VEITH ⊛ B.F. Goodrich

Einige Beispiele:

5.60 – 13 SB
Ford: 12, 12M und 15M · Opel: Olympia u. Rekord · Goliath: GP 700 u. GP 900 E **DM 57,60**

5.90 – 13 SB
Borgward: Isabella **DM 61,80**

6.70 – 13 SB
Mercedes: 220a **DM 88,20**

5.00/5.20 – 14 SB
NSU-Fiat: Neckar und Neckar-Sport · Fiat: 1100 und 1100 TV **DM 57,20**

4.25 – 15 Ballon
Lloyd: LP, LC, LS 400 u. 600 · Fiat: 500 C · Maico: Champion MC 400 **DM 49,90**

5.60 – 15 SB
Auto-Union: DKW 3=6 u. Sonderklasse
VW: Standard und Export **DM 60,70**

5.60 – 15 SB Special
Porsche: 1300, 1300 Super, 1600 **DM 72,80**

Ein neues Markenzeichen, das wirklich Ihr volles Vertrauen verdient. Es wird Ihnen auf allen Straßen begegnen und Sie an den Vorteil erinnern, der in der Wahl dieser Marke liegt.

GUTSCHEIN

An die VEITH-Gummiwerke AG, Höchst/Odenw. 23

Senden Sie mir unverbindl. Ihren neuen Farbkatalog für Qualitätsbereifung mit Preisen u. Luftdrucktabelle

Name _____

Ort _____

Straße _____

Briefe an die Redaktion

— Forum der Lesermeinungen —

Ölwechsel beim Volkswagen

Eines der Verkaufsargumente für den VW war im letzten Sommer die Tatsache, daß — bei Verwendung legierter Öle (HD) — nur noch alle 5000 km, nicht mehr alle 2500 km, das Öl gewechselt werden müsse. Das waren immerhin runde 10 DM, die man sparen konnte, und den höheren Preis für das legierte Öl nahm man gerne in Kauf. Inzwischen aber wechseln die VW-Werkstätten klammheimlich wieder alle 2500 km, also bei jedem Abschmieren, auch wenn man es gar nicht verlangt hat, da ein technisches Merkblatt vom Volkswagenwerk vorliege, in dem entgegen der mitgelieferten Betriebsvorschrift nun doch der Ölwechsel für alle 2500 km — auch bei Verwendung von HD — empfohlen wird.

Es gibt nur zwei Möglichkeiten:

1. Entweder es hat das Volkswagen-Werk den Mund zu voll genommen und hat nun, nachdem bereits -zigtausend Wagen mit der Betriebsvorschrift „alle 5000 km" geliefert worden sind, Schäden, mindestens überhöhten Verschleiß, festgestellt. (Sollte man das nicht vorher ausprobieren können?)

2. Oder aber man ist in Wolfsburg gegenüber einer sturmlaufenden Mineralöl-Industrie weich geworden, die natürlich lieber doppelt so viel Öl verkauft und den HD-Fortschritt nicht mit einer Umsatzeinbuße bezahlen will.

Soviel ich weiß, fragen Sie bei Leserzuschriften vor Abdruck häufig erst bei den betreffenden Werken nach. In diesem Fall nun würde mich interessieren, welchen dieser beiden Vorwürfe das Volkswagen-Werk lieber auf sich sitzen läßt."

Walter Frankensteiner, Mannheim

Die Empfehlung, für alle neuen und generalüberholten VW-Motoren ab August 1955 HD-Marken-Öle zu verwenden, beruht auf den guten Erfahrungen, die man mit den schmiertechnischen Eigenschaften dieser Öle gemacht hat. In Verbindung damit ist es möglich gewesen, die Ölwechselzeiten zu erhöhen.

Die entsprechenden Hinweise der Betriebsanleitung und des Schmierplanes besagen, daß der Ölwechsel alle 5000 km vorzunehmen ist. Die Festlegung der neuen Ölwechselabstände beruht auf umfangreichen Versuchserfahrungen, berücksichtigt auch ungünstige Betriebsbedingungen und enthält außerdem einen gewissen Sicherheitsfaktor. Nur für Volkswagen, die überwiegend kurze Strecken und im Stadtverkehr fahren, empfehlen wir, während des Winters ausnahmsweise einen zwischenzeitlichen Ölwechsel vorzunehmen – also alle 2500 km.

Diese Schmieranweisung ist allen VW-Vertretungen bekannt und durchaus verbindlich. Eine Änderung oder Verkürzung des Ölwechselabstandes ist seither nicht erfolgt, ein Technisches Merkblatt entsprechenden Inhaltes ist nicht herausgegeben worden.

Es ist eigentlich nicht einzusehen, warum die VW-Fahrer nicht auch gegenüber den Werkstätten den vom Volkswagenwerk unveränderten Standpunkt geltend machen sollen.

Volkswagenwerk GmbH., Wolfsburg

NSU als Automarke

In AUTO, MOTOR und SPORT Heft 10 finden wir auf Seite 10 unter „Ganz kurz" den Artikel „NSU-Kleinwagen", der sich u. a. mit dem Rechtsstreit zwischen den NSU-Werken AG., Neckarsulm, und uns befaßt. Im Interesse der Öffentlichkeit halten wir es für richtig, Sie vom wahren Sachverhalt zu informieren, der Sie und Ihre Leser diesen zeichenrechtlichen Streit in einem anderen, objektiveren Licht sehen läßt.

Die NSU-Werke AG. Neckarsulm, die damals noch als „NSU-Vereinigte Fahrzeugwerke AG." firmierte, wurde im Jahre 1928/1929 von den Fiat-Werken Turin gemeinsam mit der damaligen Dresdner Bank unter Aufwand mehrerer Millionen Mark saniert. Im Rahmen der hierbei abgeschlossenen Verträge haben die NSU-Werke AG. ihr Automobilwerk in Heilbronn an die von der Fiat neu gegründete NSU Automobil-A.G. mit allen vorhandenen Einrichtungen, Maschinen, Vorräten und dergl. einschließlich des Firmenzeichens NSU veräußert und damit den Geschäftszweig Automobilbau aufgegeben. Die NSU-Werke A.G. verpflichtete sich dabei ausdrücklich durch Vertrag, keine Automobile unter dem Zeichen NSU mehr in den Verkehr zu bringen. Das in Heilbronn beschäftigte Personal wurde mit allen Rechten von der neugegründeten Gesellschaft übernommen.

Die Aufgabe des Geschäftszweiges Automobilbau gaben die NSU-Vereinigte Fahrzeugwerke AG. auch dadurch der Öffentlichkeit zu erkennen, daß sie ab September 1933 ihre Firmenbezeichnung in „NSU-D-rad Vereinigte Fahrzeugwerke AG. Neckarsulm" abänderten.

Die NSU-Werke AG. Neckarsulm hat seit Abschluß dieser Verträge — also während 25 Jahren — weder die Gültigkeit der Verträge in Zweifel gezogen, noch die aus diesen Verträgen sich ergebenden praktischen Folgen als ihren oder den allgemeinen Interessen abträglich bezeichnet. Erst nun, da sie seit einiger Zeit den Geschäftszweig Automobilbau wieder aufnehmen will, also seit etwa dem Jahre 1954, vertritt die NSU-Werke A.G. den Standpunkt, daß sie durch die alten Verträge nicht mehr gebunden sei.

Die NSU-Automobil-A.G. und die Fiat-Automobil-A.G. zusammen mit Fiat Turin dagegen stehen auf dem Rechtsstandpunkt, daß die NSU-Werke A.G. für die seit einiger Zeit für das Jahr 1957 angekündigten Automobile das Zeichen NSU aus den angeführten Gründen nicht verwenden dürfe. Die NSU-Automobil-A.G. läßt diese Frage durch Widerklage gerichtlich klären.

Fiat Automobil-Aktiengesellschaft, Heilbronn/Neckar

Anmaßung

Im Fernsehen (Sendung „Rhein-Main-Neckar" am 28. 4. 56, 19.00—19.30 Uhr) wurde im Rahmen der Verkehrserziehungswoche ein Streifen gezeigt, in dem ein Polizist u. a. folgendes zum Ausdruck brachte: „Jeder, der in meinem Buch steht, ist nicht normal an Intelligenz." Wir waren über diese Anmaßung schockiert. Kann man sich gegen derartige Behauptungen als gewöhnlicher Sterblicher überhaupt nicht wehren?

Emmy Dietrich-Günthel, Darmstadt-Arheilgen

Merkwürdiges Urteil des OLG Hamm

Zum Thema „Überholen" findet sich in der NJW 1956, S. 722 ein Urteil des OLG Hamm vom 13. 12. 1955, das der Betrachtung wert ist. Dort heißt es wörtlich:

> Wer überholt, ist grundsätzlich nicht verpflichtet, sich vor dem Ausscheren nach links zunächst über die rückwärtige Verkehrslage und insbesondere darüber zu vergewissern, ob etwa ein anderer Verkehrsteilnehmer hinter ihm Anstalten zum Überholen macht."

Der Angeklagte hatte eine im Anhalten begriffene Straßenbahn, die auf der rechten Seite der Fahrbahn fuhr, links überholt und dabei seinerseits einen Volkswagenfahrer, der zum Überholen des Angeklagten angesetzt hatte, an den linken Fahrbahnrand gedrängt. Das Amtsgericht hatte den Angeklagten verurteilt aus §§ 1, 49 StVO, das OLG Hamm hatte das Urteil aufgehoben.

Dabei geht das Berufungsgericht davon aus, daß ein überholender Fahrer nicht verpflichtet sei, darauf zu achten, ob ihn ein anderes Fahrzeug überholen wolle. Schon aus zeitlichen Gründen sei es nicht möglich, auch noch die Verkehrslage hinter sich zu beobachten, sondern es solle genügen, wenn er sein Hauptaugenmerk auf den Verkehr vor ihm richte. Tut denn ein Fahrer etwas anderes, als den Verkehr vor ihm zu beobachten? Nur so ist es ihm doch möglich, eine Gelegenheit zum Überholen zu erkennen. Dann aber müßte es ihm auch möglich sein, einmal einen Blick in den Rückspiegel zu werfen, ob sich nicht ein schnelleres Fahrzeug nähert, das durch die Einleitung des eigenen Überholvorganges gefährdet werden könnte. M. E. widerspricht die Ansicht des OLG Hamm dem, was die Fachzeitschriften immer wieder den Autofahrern einschärfen, nämlich daß sie sich vor dem Überholen durch einen Blick in den Rückspiegel vor einem etwaigen Zusammenstoß sichern sollen. Die gleiche Ansicht vertritt auch der BGH, aber das OLG Hamm lehnt das ab unter Hinweis darauf, das gelte nur für Autobahnen und allenfalls für den fließenden Verkehr. Hier läge ein Sonderfall vor, denn das vorausfahrende Fahrzeug sei eine langsame Straßenbahn gewesen. Es fällt jedoch sehr schwer zu erkennen, warum gerade dies ein Sonderfall sein soll.

Gerade für den geschilderten Fall erscheint doch der § 1 StVO wie geschaffen, denn die Behinderung des anderen Fahrers tritt hier augenscheinlich zu Tage.

Im Sachverhalt wird übrigens noch erwähnt, der Angeklagte habe sein Blinklicht betätigt. Jeder Autofahrer kennt die Situation, daß vor ihm plötzlich ein Winker erscheint und ein Fahrzeug in seine Fahrbahn fährt, während er gerade dieses Fahrzeug überholen will. Die Einstellung rücksichtsloser Fahrer: „Ich habe den Winker raus, laß den Hintermann doch aufpassen", ist wohl gefährlich genug, daß sie nicht auch noch durch ein OLG-Urteil unterstützt zu werden braucht.

Zieht man ein Fazit aus diesem Urteil, so ergibt sich, daß der im Überholvorgang befindliche Fahrer alle Pflichten hat, während derjenige, der überholt wird, munter nach links ausscheren darf und nur nach vorn zu sehen braucht, sofern eine Straßenbahn vor ihm fährt. Befreit nun nur eine Straßenbahn vom Blick in den Rückspiegel oder genügt in Zukunft auch die Inanspruchnahme durch eine nette Begleiterin?

Besonders bedenklich findet das OLG Hamm auch noch, daß der Volkswagenfahrer nicht einmal gehupt hat bei Beginn des Überholens. Stellen wir uns doch nur einmal das harmonische Getöse vor, das überholende Fahrzeuge in einer Stadt erzeugen würden. Und das im Zeitalter der allgemein propagierten Lärmbekämpfung.

Glücklicherweise ist ja im Zuge der „StVO-Reparaturen" dem übermäßigen Hupen ein Riegel vorgeschoben worden.

Hans-Jürgen Brandt, Neuß

Wilde Zickzackspuren

Wer hat die wilden Zickzackspuren auf der Autobahn von Stuttgart nach Heilbronn hinterlassen und warum halten sich diese so lange?

D. B. in S.

Zur Tarnung wurde in den Kriegsjahren auf die Autobahn eine Farbe aufgebracht, deren Zusammensetzung und Beschaffenheit nicht bekannt ist. Der mit dieser Arbeit betraute Trupp benützte ein Fahrzeug mit Nachläufer. Aus unbekannten Gründen befuhr dieses Fahrzeug willkürlich die Strecke und zog diesen Mitläufer auf der frisch aufgebrachten Tarnfarbe nach sich. Die hinterlassenen Spuren sind heute noch zu erkennen. Trotz der großen Haftfähigkeit dieser Farbe, welche sich über die ganze Fahrbahn erstreckt, ist damit zu rechnen, daß die Farbe vom Verkehr abgefahren wird und die Spuren sich verlieren. **Autobahnamt Baden-Württemberg**

Weitstrahler

Vor Jahren berichteten Sie über Unfallserien auf der Autobahn, verursacht durch Auffahren auf im Dunkeln stehende Fahrzeuge. Leider ist das Thema immer noch aktuell, obwohl sich die Mehrzahl dieser Unfälle meiner Ansicht nach leicht vermeiden ließe.

Ich möchte heute noch weitergehen: Der Hauptschuldige an den meisten nächtlichen Unfällen ist das deutsche Abblendsystem. Als die deutsche Zweifaden-Glühbirne mit der Blechabschirmung unter dem Abblendfaden herauskam, galt sie als eine große Erfindung. Diese Glühbirne ist aber gefährlich. Bei Abblendung ist der Vordergrund meistens zu hell und dahinter kommt eine Wand, die je nach Witterung mehr oder weniger schwarz ist. Hinter dieser sieht man nichts. Man fährt bei Abblendlicht ins Schwarze. Möglicherweise erklärt sich dadurch auch die übergroße Empfindlichkeit der meisten deutschen Autofahrer gegen die Blenderei.

Vertreter des Bilux-Abblendsystems rümpfen die Nase über andere Systeme. Ich tat es auch, bis ich zu der Erkenntnis kam, daß die Bilux-Birne theoretisch wundervoll, in der Praxis schlecht und lebensgefährlich ist. Schon die Tatsache, daß die Amerikaner mit ihrer unendlich viel größeren Autoproduktion bei ihrem System bleiben, sollte zu denken geben. Dabei ist es gleichgültig, ob man die echten „Sealed Beam" (General Electric und Westinghouse) oder die unechten nimmt von „Autolite" oder die früheren Glühbirnen mit dem gleichen Abblendsystem.

Mit Veedol gestartet und gesiegt

INTERNATIONALE RALLYE SOLITUDE 20.—22. April 1956

Gesamtsieger: M. Nathan/Gastell auf Porsche Carrera

Klassensieger: E. v. Regius/Springer auf Ford 15 M
in der Klasse Serientourenwagen bis 1600 ccm

XXIII. MILLE MIGLIA 28./29. April 1956

Klassensieger: E. Bauer/E. Grupp auf Mercedes 220 a
in der Klasse Spezial-Serientourenwagen über 2000 ccm

2. Platz: M. Nathan/G. Kaiser auf Porsche Carrera
in der Klasse Grand Tourisme-Wagen bis 1600 ccm

GROSSER BÄDERPREIS VON ÖSTERREICH 29. April 1956

Klassensieger: Kurt Ahrens auf Mercedes 300 SL

Klassensieger: H. Baltisberger auf NSU 250 ccm

Klassensieger: H. Baltisberger auf NSU 350 ccm

2. INT. ADAC-1000 km-RENNEN AUF DEM NÜRBURGRING 27. Mai 1956

Klassensieger: M. Nathan/G. Kaiser auf Porsche Carrera
in der Klasse Serienwagen Grand Tourisme bis 2000 ccm

Klassensieger: Fr. Kretschmann/S. Liebl auf Porsche Spyder
in der Klasse Seriensportwagen bis 1500 ccm

2. Platz: R. Günzler/H. Retter auf Mercedes 220 S
in der Klasse Spezial-Serientourenwagen über 2000 ccm

VEEDOL
MOTOR OIL

VEEDOL GMBH HAMBURG 36

Eine empfindliche Lücke wurde geschlossen!

AUTOL
DESOLITE
TREIBSTOFF-ZUSATZ

Jetzt auch für 4-TAKTER

Volle Leistung
längere Lebensdauer
weniger Reparaturen
daher wirtschaftlicher

Fordern Sie es an Ihrer Tankstelle

AUTOL-WERKE

Wer nachts auf deutschen Autobahnen mit abgeblendeten Scheinwerfern schneller fährt als 30 bis 40 km/st, ist hochgradig verantwortungslos oder er hat kein Gefühl dafür, wann sein Bremsweg länger wird als die Sichtweite.

Aber auch auf der Autobahn ließe sich das Problem lösen. Nicht durch Aufpflanzung von Hecken oder Aufstellung von Reklametafeln. Es würde genügen, wenn die Polizei Weitstrahler empfiehle statt verböte. Aber die Weitstrahler dürfen nicht wie die früheren von Bosch sein. Sie müssen eine optisch reine Glasscheibe haben. Der Weitstrahler muß einen Lichtkegel werfen, der so weitgehend parallel ist, daß die Streuung auf 500 Meter nicht größer ist als eine Fahrbahnbreite der Autobahn, möglichst noch geringer. Das gibt es. Ich habe selbst so einen Weitstrahler von Lucas. Für diejenigen, die sich so schrecklich durch das Blenden anderer stören lassen, kann man noch weiter gehen und vor den Weitstrahler eine Blende setzen aus Blechstreifen in der Art eines Gitterrostes. Dann kam man außerhalb des Lichtkegels nicht einmal mehr die eigentliche Lichtquelle bzw. ihren Reflektor sehen. Die Glühbirne des Weitstrahlers ist selbstverständlich nach vorne sowieso verdeckt.

So ausgerüstet belästigt man niemand auf der Autobahn, außer in Rechtskurven den Gegenverkehr. Man kann aber ungehindert und gefahrlos bei abgeblendeten Scheinwerfern mit Bleisohle fahren. Bei Wagen mit altmodischen Sicherungen in der Installation empfiehlt es sich, den Weitstrahler direkt an die Batterie zu schließen. Er kann dann allerdings nicht an den gewöhnlichen Abblendschalter angeschlossen werden. Er muß separat abgeblendet werden und die Polizei darf nichts davon erfahren. Lohnen tut es sich aber trotzdem, weil ein Kurzschluß dann nicht mehr lebensgefährlich wird. Bei modernen Wagen mit Sicherungsautomaten fällt diese Komplikation fort.

Ich muß häufig nachts Hunderte von Kilometern fahren. Dabei möchte ich den Weitstrahler unter keinen Umständen mehr missen. Die Fahrt ist dabei nur noch halb so anstrengend trotz erhöhter Sicherheit. Ich würde mich freuen, wenn diese Zeilen dazu beitrügen, einen gefährlichen Übelstand zu verringern. *Gerhart H. Hansing, Mocambique (Port.-Ostafrika)*

Die Beobachtungen des Herrn Hansing sind richtig, weshalb sein Vorschlag, einen Zusatzscheinwerfer für die Autobahn zuzulassen, in den letzten Jahren auch von anderer Seite verschiedentlich gemacht wurde. Bosch hat einen solchen Autobahn-Zusatzscheinwerfer konstruiert und seine Vorteile in vielen Versuchen ermittelt. Die Behörden ließen sich trotzdem nicht bewegen, solche Zusatzscheinwerfer zuzulassen, weil sie befürchten, daß durch unsachgemäße Einstellung dieser Scheinwerfer die Blenderei auf den Straßen noch zunimmt.

Inzwischen wurde nun das asymmetrische Abblendlicht geschaffen. Dieses behält die Helldunkelgrenze auf der linken Fahrbahnseite bei, während auf der rechten Seite das Abblendlicht so stark angehoben wird, daß seine Reichweite größer ist als beim amerikanischen Sealed-beam-Scheinwerfer. Das asymmetrische Abblendlicht stellt also eine Beleuchtung dar, die in einem Scheinwerfer die Lichtverteilung ergibt, die H. mit Hilfe eines Zusatzscheinwerfers erreichen möchte. Robert Bosch GmbH., Stuttgart

Er sei besonders rücksichtsvoll gewesen

(siehe Heft 7, Seite 14, und Heft 10, Briefe an die Redaktion)

Seit 1949 bin ich Abonnent Ihrer Zeitschrift und die Lektüre derselben ist für mich die schönste Abwechslung und Erholung. Jedoch der Artikel „Er sei besonders rücksichtslos gewesen" und die sich daran anschließende Polemik ist tief bedauerlich und das Schlechteste, was ich bisher von Herrn Oswald gelesen habe. Wenn er schon falschen Informationen zum Opfer gefallen ist, so wäre es besser gewesen, dieses zuzugeben oder ganz zu schweigen, statt hinterher noch über den „herablassenden Behördenton" zu kneifen. Als Journalist sollte er den Amtston kennen, ohne sich getroffen zu fühlen. . . . Seit Jahren sind mir die recht guten Veröffentlichungen von Herrn Oswald bekannt und ich lese sie gerne, aber in diesem Falle ist eine Panne passiert, wie sie jedem Menschen einmal passieren kann. . . . Selbstverständlich sollen Sie sich und wollen wir uns alle gegen eine kraftfahrerfeindliche Rechtsprechung zur Wehr setzen, aber bitte sachlich bleiben. So hoffe ich auch, daß Sie soweit sachlich sind und diese Zeilen in Ihrer Zeitschrift veröffentlichen.

Dr. med. Volkmar Schott, Lüdingworth/Niederelbe

*

Herr Amtsgerichtspräsident Heim schreibt im letzten Satz seines Briefes von der „großen Zahl gewissenhafter Kraftfahrer". M. E. sind alle Kraftfahrer in den Augen eines Richters „gewissenhaft", denen es bisher durch Zufall gelang, sich den Paragraphenschlingen — selbst in Bagatellsachen — zu entziehen. Hat das Lasso aber einmal gefaßt, wird dem gleichen Kraftfahrer vom Richter wohl stets „rücksichtslose und verkehrsgefährdende Fahrweise" bescheinigt, wenn nicht noch hemmungslos zu Superlativen gegriffen wird. *Walter Rosenbaum, Wuppertal-Barmen*

*

Ich danke Ihnen für den ungekürzten Abdruck meiner Erwiderung vom 10. 4. 1956. Ihre redaktionellen Anmerkungen enthalten indessen neue Unrichtigkeiten und Vorwürfe. Da Sie nun einmal den Weg der öffentlichen Angriffe zu gehen beliebten, kann ich auch nur in gleicher Weise öffentlich antworten. Ich erwarte von Ihrer Loyalität, daß Sie nun auch meine folgende Äußerung zu Ihrem Nachsatz in Heft 10 abdrucken.

1. Es ist nicht wahr, daß in Ihrem Artikel in Heft 7 steht, die Verurteilung des Kraftfahrers sei „formaljuristisch zu Recht erfolgt". Es gibt nur entweder richtige oder unrichtige Urteile. Was unter dem Begriff „formaljuristisch" verstanden werden soll, bleibt unklar. Ihre in sich widerspruchsvolle Bemerkung, der Verurteilte habe sich eines „verzeihlichen Irrtums" wegen einer Verkehrsübertretung schuldig gemacht, stellt keineswegs eine Anerkennung der Richtigkeit des Urteils dar.

2. Eine Revision seitens des Verurteilten hätte nach dem Gesetz durchaus darauf gestützt werden können, daß das Amtsgericht den von ihm festgestellten Sachverhalt rechtlich unzutreffend gewertet habe.

3. Infolge eines Kanzleiversehens war die richtig abgefaßt gewesene richterliche Strafverfügung mit unrichtigem Wortlaut ausgefertigt worden. Der Beschuldigte hat sich dagegen des ihm zustehenden Einspruchs bedient. In dem darauf folgenden richterlichen Urteil war der Sachverhalt in Überein-

stimmung mit den Angaben des Verurteilten richtig dargestellt worden. Es war daher zwecklos, auf dem bereits ausgeglichenen Kanzleifehler noch herumzureiten.

4. Der Kraftfahrer hat niemals angeben können, woraus er geschlossen hat, der Radfahrer wolle nach rechts abbiegen. Wenn überhaupt, kann er eine solche Absicht nur deswegen angenommen haben, weil der Radfahrer kein Zeichen nach links gab. Daß der Kraftfahrer, gleichwohl nach rechts abbiegend, den Radfahrer zu überholen versuchte, war ja gerade seine Schuld.

5. Schreiben rein amtlichen Charakters sowohl seitens der Behörden an Private wie seitens des Publikums an Behörden werden nach guter, alter Tradition von jeglichen Höflichkeitsphrasen freigehalten. Das in der Tat in formaler Höflichkeit gehaltene Schreiben an den Richter vom 30. 1. 1956 konnte nur in der Tonart meiner Antwort vom 3. 2. 1956 beantwortet werden, weil es in der Sache selbst gröblichst des Taktes entbehrte: es enthielt die Androhung, einen beigefügten Brief, der von Beleidigungen des Richters strotzte, öffentlich und noch dazu unter Nennung des Richternamens abzudrucken. Ein solcher Brief konnte nur mit der dadurch herausgeforderten Schroffheit beantwortet werden. Ich hätte ihn sogar mit der Stellung eines Strafantrages wegen Beleidigung beantworten können.

6. Es kann sich durch Lesen des Artikels in Heft 7 in der Tat jeder davon überzeugen, daß Sie das Urteil mit den von mir angegebenen Worten kritisiert haben. *Amtsgerichtspräsident Professor Heim, Hannover*

Auch von einem Amtsgerichtspräsidenten lassen wir uns kein X für ein U vormachen. Es hieß in Heft 7: „Immerhin aber hatte sich der Frankfurter Ingenieur einer Verkehrsübertretung schuldig gemacht, wenn auch nur einer sehr leichten und eines verzeihlichen Irrtums wegen, und insofern kann nicht beanstandet werden, daß er mit einer Geldstrafe belegt wurde."

Der Begriff „formaljuristisch" darf als allgemeinverständlich betrachtet werden, ja, er ist sogar in der verdeutschten Form „formalrechtlich" im Duden enthalten. Im übrigen lacht selbst der Redaktionsdackel, wenn man uns glauben machen will, es gebe nur entweder absolut richtige oder absolut unrichtige, jedoch keine lediglich formaljuristisch richtigen Urteile.

Die strikte Vermeidung von Höflichkeitsphrasen in Behördenschreiben beruht wohl auf einer alten, deswegen aber noch keineswegs auch guten Tradition. Erfreulicherweise sind bereits sehr viele Behörden und insbesondere Behördenchefs längst dazu übergegangen, auch mit ihren Briefpartnern in einem höflichen Tone zu verkehren. Es sind dies vielleicht keine besseren Beamten, bestimmt aber bessere Psychologen.

Jedenfalls freuen wir uns, daß der Herr Amtsgerichtspräsident Heim nunmehr so gesprächig wurde, nachdem er uns zuerst durch seine schroffe Abfuhr mundtot machen wollte. Jedoch verwahren wir uns entschieden dagegen, daß unser seinerzeitiger Brief an den Amtsrichter gröblichst des Taktes entbehrt und darüber hinaus eine Androhung enthalten habe. Insbesondere die letztere Behauptung ist geradezu ein neuer Beweis dafür, wie manche Richter lediglich auf Grund ihrer privaten Meinung irgendeine Behauptung unterstellen und dann ohne weiteres als gegebenen Sachverhalt betrachten. **Redaktion**

Prozession

In den frühen Morgenstunden des 6. Mai befuhr ich mit meinem Begleiter von Wuppertal kommend in meinem VW die Landstraße zwischen dem Wallfahrtsort Neviges und der Senderstadt Langenberg. Die Straßen im Ostteil des Landkreises Düsseldorf—Mettmann sind nicht nur teilweise sehr schlecht, sondern überdies noch schmal, kurvenreich und unübersichtlich. Fußgänger-Gehwege gibt's schon gar nicht.

Nach dem Nevigeser Ortskern, der eine der unmöglichsten, haarsträubendsten und gefährlichsten mittelalterlichen Durchfahrten weit und breit besitzt, die sogenannte „Windmüllersche Kurve", ist am Ortsausgang eine längere Straßenbaustelle zu passieren, an der schon seit vielen Monaten herumgedoktert wird — Rot-Grün-Licht steuert hier den Einbahnverkehr. Hinter der Baustelle hört die letzte spärliche Bebauung ganz auf, in Richtung Langenberg hat der Kraftfahrer dann nur noch diverse gefährliche Kurven und zwei beschrankte Bahnübergänge vor sich.

Gegen 7.45 Uhr hatte ich in langsam-holpriger Fahrt diese Baustelle passiert und beschleunigte nun auf etwa 30 km/st. Noch auf Nevigeser Stadtgebiet geschah es dann, daß unvermittelt wenige Schritte vor meinem Wagen in einer völlig unübersichtlichen Rechtskurve (in der ich mich wohlweislich scharf rechts hielt!) eine breite Fußgängerkolonne auftauchte!

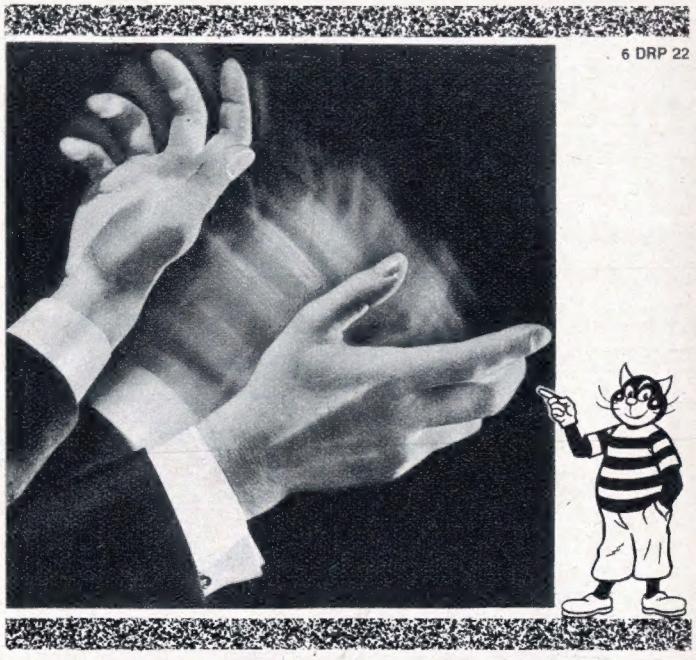
Ich riß förmlich das Steuer herum, um nicht in die Kolonne hineinzufahren, denn selbst bei meiner mäßigen Geschwindigkeit hätte das Bremsen nichts mehr genutzt! So kam ich, nun ganz scharf auf der schmalen Straße links fahrend, mit Müh und Not an der Spitze der Kolonne vorbei! Diese Menschen gingen (in ihrer Marschrichtung gesehen) auf der linken Straßenseite, und zwar in einem langen Zug zu sechs und sieben nebeneinander.

Mir zitterten noch die Arme und Hände am Steuerrad bei den Gedanken, die mir blitzschnell durch den Kopf fuhren: was wäre geschehen, wenn du in die ersten Reihen hineingefahren wärst, was wäre geschehen, wenn du den Wagen auf der linken Straßenseite nicht mehr hättest fangen können und durch das Geländer in den dort hart an der Straße vorbeifließenden Hardenberger Bach geschleudert worden wärst, was wäre geschehen, wenn aus der anderen Richtung ein Fahrzeug gekommen wäre? Da war ich auch schon an der Kolonne vorbei — aber noch ehe ich das Steuer wieder rechts anziehen konnte, um in die rechte Fahrbahn einzuscheren, erkannte ich eine zweite, dahinter in dem langen geraden Straßenstück eine dritte, eine vierte, fünfte Kolonne, alle in geringen Abständen voneinander!

Mehrere hundert Menschen — es handelte sich um Fußprozessionszüge — gingen dort in Sechser- und Siebenerreihen, die doch mehr Platz beanspruchen als ein Lkw breit ist, ausnahmslos auf der linken Straßenseite! Keinem war wohl bewußt, wie unglaublich verkehrsgefährdend er da handelte, welche grobe Fahrlässigkeit es war, auf der falschen Straßenseite zu gehen und nicht nur das eigene Leben, sondern auch das Leben seiner Mitmenschen in geradezu unverantwortlichster Weise aufs Spiel zu setzen!

Ich kann mir nur denken, daß die Anführer der Gruppen etwas von der Anfang Mai in Kraft getretenen neuen Vorschrift läuten gehört hatten, die vorsieht, daß einzelne Fußgänger am Tag und in der Nacht künftig auf Straßen ohne Gehweg die linke Straßenseite benutzen sollen. Daß selbstverständlich Gruppen und Kolonnen eine Ausnahme bilden, was nicht nur erwähnt, sondern in allen Verlautbarungen sogar besonders hervorgehoben wurde, das hatten sie offensichtlich nicht mitgekriegt — zumindest steht jedoch fest, daß ihr gesunder Menschenverstand völlig ausgeschaltet war!

Helmut Pöhler, Wuppertal-Elberfeld



Schnell wie im Handumdrehen . . .

Reifenflicken! Ein Kinderspiel bei dem schlauchlosen DUNLOP TUBELESS! Ohne die Decke abzunehmen, ohne sich auch nur die Hände schmutzig zu machen. Aber vor allem gibt der DUNLOP TUBELESS beim Fahren ein Gefühl absoluter Sicherheit. Immer mehr Kraftfahrer vertrauen sich ihm an. Herr Zerener aus Rothenburg ob der Tauber fährt DUNLOP TUBELESS und urteilt so:

„Ich möchte immer möglichst sicher gehen. Früher mußte ich befürchten, ein Reifen könnte platzen. Jetzt weiß ich — es kann nichts passieren. Die nahezu verdoppelte Lebensdauer fällt auch ins Gewicht. Die herrlich bequeme Reparaturmöglichkeit lernt man erst im Ernstfall richtig schätzen."

Sprechen Sie jetzt einmal mit Ihrem Reifenfachmann darüber.

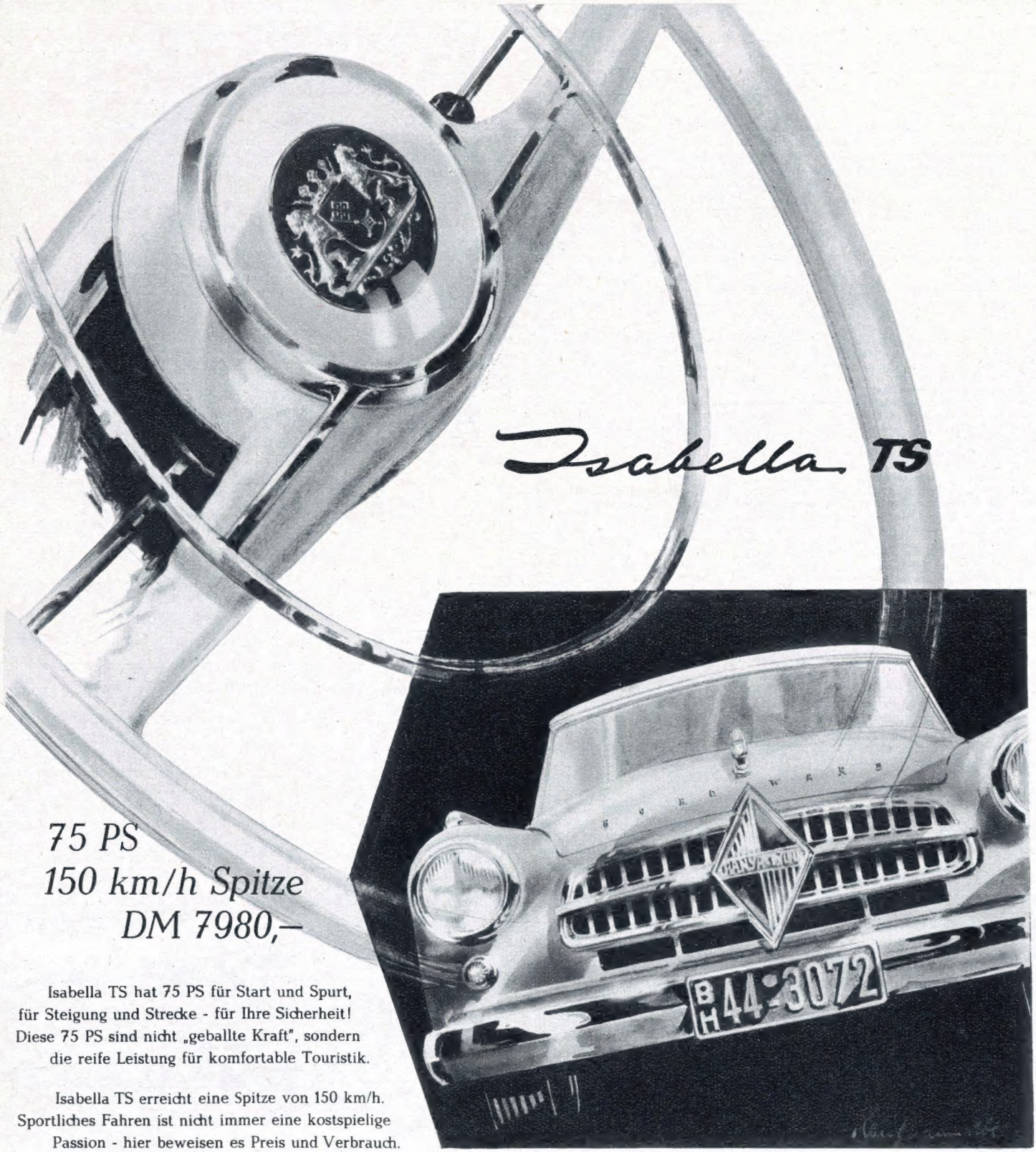
DUNLOP

TUBELESS

–mit dem bewährten B5-Profil beweist er überzeugend:
Nie zuvor war Autofahren so sicher wie jetzt!

Zur Sicherheit DUNLOP

DUNLOP — Welterfahrung im Reifenbau



75 PS
150 km/h Spitze
DM 7980,–

Isabella TS hat 75 PS für Start und Spurt, für Steigung und Strecke - für Ihre Sicherheit! Diese 75 PS sind nicht „geballte Kraft", sondern die reife Leistung für komfortable Touristik.

Isabella TS erreicht eine Spitze von 150 km/h. Sportliches Fahren ist nicht immer eine kostspielige Passion - hier beweisen es Preis und Verbrauch.

Repräsentation ist nicht allein, was man sieht, sondern das, was man empfindet. Repräsentation ist: Sich gern sehen lassen und gern gesehen werden mit

Hubraum 1500 ccm
Normverbrauch 7,4 l

Isabella TS

BORGWARD

CARL F. W. BORGWARD · G.M.B.H. · BREMEN

Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel (VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH.) . Chefredakteur Heinz-Ulrich Wieselmann . Redaktion Werner Oswald . Werner Buck . Günter Molter (Sport) . Italien: Corrado Millanta, Mailand . England: Gordon Wilkins, London . Frankreich: Jean Bernardet, Paris; Bernard Cahier, Paris . USA: H. G. Schwarz, Los Angeles; Frank Munro, Detroit . VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GmbH., Stuttgart, Paulinenstraße 44, Ruf 671 40 / 49, Fernschreiber: Telex 072 / 2036 Stgt.

das AUTO MOTOR UND SPORT

DAS MOTOR-FACHBLATT FÜR ALLE

9. JUNI 1956
33. JAHRGANG
12

INHALT

Briefe an die Redaktion . S. 2
Verkehr und Politik . . S. 8
Ganz kurz . . . . . S. 8
Der Bonner Polizeiskandal war keiner . . . . . S. 9
Ein Hoch den Veteranen . S. 10
Die Unbelehrbaren . . . S. 12
Unser Test: Borgward Isabella TS . S. 13
Sortierte Versicherungen . S. 16
Frauen im Auto – vom Mann aus gesehen S. 18
Männer im Auto – von der Frau aus gesehen S. 19
Zur Verteidigung des Rennsports . . . . . S. 20
1000 km-Rennen auf dem Nürburgring . . . . S. 21
Großer Preis von Belgien in Spa . . . . . S. 25
Runde um Runde . . . . S. 28
Steuer, Recht, Versicherung S. 30
Preise der deutschen Personenwagen . . . . . S. 32
Drei Alkohol-Urteile . . S. 34
Wenn Brauer bauen wollen . . . . . S. 35
Unter Beachtung besonderer Höflichkeit . S. 37
Neue Bücher . . . . . S. 39
Neues Moped: DKW Hummel . . . . S. 41
Otto Glöckler † . . . . . S. 41
Die letzte Seite . . . . S. 44

Unser Titelbild

zeigt den hervorragenden Franzosen Jean Behra, der mit Stirling Moss zusammen auf dem 3 Liter-Maserati Sieger des 1000 km-Rennens auf dem Nürburgring wurde.
Foto: Weitmann

Just for fun

Auf der Reise durch Deutschland befindet sich eine amerikanische Wohnwagenkarawane, aus 50 Wagen und ebensoviel Anhängern und 168 Teilnehmern bestehend. Auf der Straße ist die Karawane nahezu 8 km lang. Die Yankees wollen sich 6 Monate lang das freie Europa ansehen und kommen aus allen Berufsschichten: Farmer, Lehrer, Facharbeiter, Unternehmer, Geschäftsleute – zwei Millionäre sind auch darunter, und der älteste Teilnehmer ist ein 82 Jahre alter Psychiater. Vom Kühlschrank bis zur Klimaanlage wird alles mitgeführt. Warum sie in solchen Massen auftreten? Es sei eine neue Art des Reisens – frei, ungebunden, unabhängig. Just for fun. Foto: dpa

Verkehr und Politik

Verkehr: Das ist die Bewegung der Menschen und Gegenstände von einem Punkte zu einem andern. Das bleibt immer dasselbe, gleich, ob es sich um Sie selbst, um die Großmutter oder um 50 Tonnen Tetranatriumpyrophosphat handelt. Wenn Ihr Hund abends zur Laterne geht, selbst das ist schon Verkehr. Das Verkehrsproblem besteht darin, die Erfordernisse des Verkehrs mit allen übrigen vorhandenen oder wünschenswerten Gegebenheiten in Einklang zu bringen.

Politik: Das ist die Tätigkeit von Leuten, die von sich selbst oder von andern für berufen gehalten werden, das Zusammenleben der Menschen und Völker in erträglicher Weise gestalten zu können. Wir wissen alle, wie das vor sich geht. Die Verkehrspolitik ist dann das, was die Politiker mit dem Verkehr anfangen.

Die Fähigkeit eines Politikers bemißt man danach, wie er dort etwas erreicht, wo die normalen Mittel, wie Geld oder Autorität, nichts oder nur wenig ausrichten können. Von der Unfähigkeit eines Politikers kann man dann sprechen, wenn er diese Mittel in genügendem Maß zur Verfügung hat und trotzdem nichts erreicht.

Der Verkehr ist für uns, also für den sich bewegenden Einzelmenschen, ein menschliches Problem. Wir müssen versuchen, nach unsern Kräften mit den Gegebenheiten der Straße, des Fahrzeugs, der Verkehrsdichte, der Witterung und vieler anderer Komponenten fertig zu werden. Wir können dies nur unvollkommen, wie kleine Mißgeschicke und große Unfälle täglich beweisen.

Für den Politiker dagegen ist der Verkehr ein Funktionsproblem. Er stellt für ihn eine Aufgabe dar, die nur mit außerordentlicher Delikatesse zu lösen ist. Er ist gezwungen, sich teilweise sehr heftig widerstrebende Notwendigkeiten mit einem möglichst hohen Wirkungsgrad der Praxis anzugleichen.

Dem Staat als Träger der verkehrspolitischen Exekutive stehen hierfür zwei Möglichkeiten der Einwirkung zur Verfügung: eine direkte und eine indirekte. Die Möglichkeit einer direkten Einwirkung hat der Staat durch die eigene Straßenbautätigkeit und durch die Entwicklung und Verwirklichung von Einrichtungen zur Verkehrssicherheit. Die Möglichkeit einer indirekten Einwirkung hat er durch Erlaß von Gesetzen, Vorschriften und Verordnungen.

Von dieser zweiten Möglichkeit, Gesetze und Vorschriften zu erlassen, macht der Staat gern Gebrauch, schon deswegen, weil sie ihn erheblich weniger Geld kostet als die direkte Einwirkung durch eigene Initiative. Der Nutzeffekt steht aber hierbei, wie bei den meisten Dingen, in einem ziemlich linear abhängigen Verhältnis zu den aufgewandten Mitteln. Das heißt: Mit einem Gesetz, das wenig Geld kostet, kann man auch nur wenig erreichen. Mit einem Straßenbauprogramm aber, das viel Geld kostet, kann man auch entsprechend viel erreichen.

Diese Tatsachen an sich können die Tätigkeit eines Verkehrspolitikers in keiner Weise in Mißkredit bringen. Jeder ist bei dem, was er tut, an die vorhandenen Mittel gebunden. Und wenn ein Verkehrspolitiker durch geschickt gestaltete Gesetze und Vorschriften, die nur wenig Geld gekostet haben, einen besonders günstigen Erfolg erreicht hat, dann gebührt ihm dafür mehr Lob, als wenn er etwa für viel Geld eine Straße gebaut hat, die aus irgendeinem Grunde ihren Zweck nicht erfüllt.

Gibt uns nun ein Verkehrspolitiker Rechenschaft und sagt: Dies und das hatte ich zur Verfügung, und dies und das habe ich daraus gemacht; jenes ist mir noch nicht gelungen, und dieses hoffe ich in der und der Zeit zufriedenstellend erledigen zu können —, wer wollte dem einen Vorwurf machen? Geld haben wir alle nicht unbeschränkt und Wunder können wir auch nicht vollbringen. Warum Mängel verschweigen, an denen man nicht schuld ist und die man nicht ändern kann?

Verkehr und Politik sind zwei Dinge, die man nicht trennen kann und auch nicht trennen soll. Es mag, obwohl wir auch das eigentlich nicht einsehen, in der Politik manchmal notwendig sein, nicht einlösbare Versprechungen zu geben oder unbeirrbar Dinge zu behaupten, die nun einmal wirklich nicht wahr sind. Wem das eine Liebhaberei ist, und wem das Spaß macht, der soll es so betreiben. Die Verkehrspolitik aber möchten wir unbedingt auf der Grundlage einer sauberen Ehrlichkeit aufgebaut sehen, die mit Tatsachen rechnet und nicht mit Schlagworten. Wem könnte das schaden?

Reinhard Seiffert

Ganz kurz

An Autobahn-Baustellen

die bisherigen Geschwindigkeitsbegrenzungen heraufzusetzen, empfehlen jetzt nicht nur mehr die Kraftfahrer, sondern auch zuständige Polizeidienststellen. Nachdem man versuchsweise an einer 2 km langen Baustelle an der Autobahn Frankfurt–Darmstadt die Geschwindigkeitsbegrenzungen von 40 oder gar 20 km/st auf 60 km/st erhöhte und das Überholen nur mehr auf 300 Meter an den Stellen des Fahrbahnwechsels verbot, ist die Zahl der Unfälle durch Auffahren von Kraftfahrzeugen erheblich zurückgegangen.

Allein das Amtsgericht Frankfurt

hatte 1955 nicht weniger als 36 000 Verkehrssachen zu erledigen.

Keine Alkohol-Blutproben

will die Niederländische Ärztevereinigung durchführen. In einem von der Regierung erbetenen Rat führt die Ärztekammer aus, gegen die Blutprobe bei Kraftfahrern seien ethische und praktische Gründe anzuführen. Sie verletze die Integrität des menschlichen Körpers, und den Ärzten seien medizinische Eingriffe aus anderen als medizinischen Gründen zuwider. Außerdem sei die Zuverlässigkeit der bisher bekannten Blutuntersuchungsmethoden noch keineswegs gewährleistet, kleine Irrtümer könnten jedoch das Strafmaß schon erheblich beeinflussen.

Zur Wassersteuer

alle Besitzer von Kraftfahrzeugen besonders zu veranlagen, beschloß der Gemeinderat von Gelliehausen bei Göttingen, um die allgemeinen Etatmittel aufzubessern. Für Kraftfahrzeuge mit 4 Rädern sind jährlich 10 DM, für alle kleineren 5 DM zu zahlen.

Das Urteil gegen Elisabeth Scholten,

die Fahrerin des Höchstenbacher Unglücksomnibusses, wurde rechtskräftig. Sowohl Verteidiger als auch Staatsanwalt haben auf eine Revision des Urteils – 3 Monate Gefängnis mit dreijähriger Strafaussetzung sowie 20 DM Geldstrafe – verzichtet.

36 Fahrer

amerikanischer Kraftwagen begingen in den vergangenen 3 Monaten in Frankfurt am Main Fahrerflucht nach von ihnen verschuldeten Kollisionen.

Die Bundespost

will künftig ihre Sendungen im Umkreis von 50–100 km mit Kraftwagen befördern. – Auch unserer Bundespost scheint die Deutsche Reichsbahn, wenigstens auf kürzere Entfernung, nicht mehr rationell genug zu arbeiten.

In allen englischen Städten

und Ortschaften ist derzeit noch ausnahmslos die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf 30 m.p.h. (48 km/st) begrenzt. Neuerdings setzt sich u. a. auch der britische Verkehrsminister dafür ein, diese Beschränkungen wenigstens teilweise auf 40 m.p.h. (64 km/st) heraufzusetzen.

Talbot und Maserati

haben ein Abkommen getroffen, demzufolge sich Talbot verpflichtete, keine 2 und 3 Liter-Motore mehr herzustellen, wogegen Maserati keine 2,5 Liter-Motore mehr baut. Außerdem wurde technische Zusammenarbeit, der Austausch von Konstruktionszeichnungen usw. vereinbart. Maserati erteilte Talbot die Lizenz zum Bau eines 6 Zylinder-2,5 Liter-Motors, der in das neue Talbot-Chassis eingebaut werden soll.

Holden

Die zum General Motors-Konzern gehörende australische Automobilfabrik Holden erzielte im Jahr 1955 einen Rekordgewinn von 9,84 Mill. Pfund. Die Hälfte dieses Gewinnes soll investiert werden, die andere Hälfte geht als Dividende an die Muttergesellschaft in den USA. Die Dividende beläuft sich auf 280%! Holden war 1955 am Automobilabsatz in Australien mit rund 35% absolut führend beteiligt.

Eine Auto-Glasversicherung

abzuschließen, empfiehlt der Gerling-Konzern seinen Kaskoversicherungskunden. Die Prämie kostet 10 DM für einen Pkw mit geraden und 15 DM für einen Pkw mit gebogenen Front- oder Heckscheiben. Nicht nur durch spielende Kinder, Rohheitsakte oder Verkehrsunfälle, sondern auch im normalen Verkehr würden Autoscheiben zerstört werden. Das stimmt, wobei insbesondere solche Personenwagen gefährdet sind, die Windschutzscheiben aus Hartglas (Sekurit, Visurit, Duro-Glas) besitzen.

Wer in Österreich

als Besitzer einer deutschen Grünen Versicherungskarte einen Haftpflichtschaden hat, wende sich sofort an den Verband der Versicherungsanstalten Österreich, Wien III, Stalinplatz 4, Tel. U 1 32 22. Dieser benennt dann eine der in Österreich zugelassenen Versicherungsanstalten, die die weitere Bearbeitung übernimmt und deutschen Versicherungsnehmern mit Rat und Tat zur Seite steht.

Während sich die politischen Instanzen

in der Schweiz, nämlich die Straßenverkehrsämter und die städtischen Polizeidirektoren, großenteils für die Festsetzung genereller Höchstgeschwindigkeiten innerhalb geschlossener Ortschaften ausgesprochen haben, sind die Fachleute, nämlich die Chefs der kantonalen Motorfahrzeugkontrollen, zu einer glatten Ablehnung solcher für die Erhöhung der Verkehrssicherheit untauglichen Maßnahmen gelangt.

In Schleswig-Holstein

gab es 1949 noch 180 000 Pferde gegenüber 4000 landwirtschaftlichen Schleppern. Jetzt sind es dort nur noch 98 000 Pferde, hingegen bereits 22 000 Traktoren.

Der Totalschaden

eines halb geschäftlich, halb privat genutzten Personenwagens, der bei einer Privatfahrt eintrat, berechtigt laut Urteil des Bundesfinanzhofes (IV 611/54 U) vom 12. 4. 56 nicht, die Hälfte des Wagenwertes als Betriebsausgabe abzusetzen. Auch die Einnahme aus dem Verkauf der Wagentrümmer hat steuerlich außer Betracht zu bleiben.

Ein Moped

ist ein Kraftfahrzeug. Daher kann seinem Fahrer die Fahrerlaubnis vorsorglich aberkannt werden, selbst wenn er noch keinen Führerschein besitzt, entschied das OLG Frankfurt.

Genau innerhalb eines Jahres

wurden 25 000 BMW-Isettas produziert. Derzeitige Tagesfertigung: 180 Stück.

Lloyd

Die Lloyd-Motorenwerke GmbH., Bremen, erhöhte ihr Stammkapital um 1,2 auf 2 Mill. DM.

Die Tester

sind ausdauernd beschäftigt: im nächsten Heft wird der Test der Renault-Dauphine veröffentlicht. Gefahren werden im Augenblick: der Mercedes-Benz 190, der Buick-Roadmaster und – für die MOTOR REVUE – der amerikanische Luxuswagen Continental.

Der Bonner Polizeiskandal war keiner

Drei Wochen lang dauerte der Bonner Polizeiprozeß, doch die sensationellen Enthüllungen, die viele davon erwartet, je geradezu erhofft hatten, blieben aus. Sie blieben nicht deshalb aus, weil hier etwas vertuscht, unterdrückt, verheimlicht worden wäre, sondern einfach deshalb, weil es dabei keine Sensation gab, die man hätte enthüllen können.

Einen großen Skandal, eine riesige Korruptionsaffäre witterte vor allem ein Teil der schlagzeilenhungrigen Boulevardpresse, als es „ruchbar" wurde, daß die Bonner Polizei von 6000 Verkehrsanzeigen, die von 1947 bis April 1953 angefallen waren, über 1600 unbearbeitet im Keller des Polizeipräsidiums „abgelegt" habe. Die Staatsanwaltschaft delegierte zur Untersuchung der Vorgänge einen Sonderdezernenten, der schließlich eine Riesenanklage von fast 200 Seiten verfaßte. Wegen Amtsanmaßung, Begünstigung im Amt und Urkundenunterdrückung angeklagt, mußten sich Bonns ehemaliger Polizeichef, Polizeioberrat Timper, der Leiter der Verkehrsabteilung, Oberkommissar Felski, sowie sechs weitere Beamte vor der Ersten Großen Strafkammer des Landgerichts Bonn unter Vorsitz von Landgerichtsdirektor Dr. Quirini verantworten. Aufmerksam folgte die Öffentlichkeit dem Verhandlungsablauf, doch von Tag zu Tag, als es immer augenscheinlicher wurde, daß statt des erhofften Skandals nicht einmal mehr ein Skandälchen zu erwarten war, wurden die Zeitungsüberschriften vorsichtiger und zurückhaltender, ja zuletzt sogar nachdenklich und positiv.

Die Geschichte kam dadurch ins Rollen, daß sich ein Polizist hatte bestechen und eine Blutprobe verschwinden lassen. Dieser Sache wegen war seinerzeit die Staatsanwaltschaft gezwungen, alle Unfallvorgänge zu überprüfen und dabei stieß sie auf die „abgelegten" Akten. Deren Durchsicht ergab, daß es sich keineswegs nur um leichte Unfälle oder Übertretungen handelte, sondern es waren auch Vergehen dabei wie Alkoholdelikte und Fahrerflucht, die dann nicht an die Staatsanwaltschaft weitergeleitet wurden, wenn die Folgen der Tat unbedeutend waren und sich die Beteiligten gütlich geeinigt hatten. Nur einige wenige dieser Vorgänge werden die Gerichte noch beschäftigen, weil die meisten inzwischen unter die Amnestie fielen oder verjährt sind. Auch der Fahrer des Bundeskanzlers gehört zu den auf diese Weise begünstigten Verkehrssündern.

Nun gibt es in der Strafprozeßordnung einen Paragraphen 153, der es der Polizei gestattet, geringfügige Übertretungen nicht weiter zu verfolgen. Ob dies freilich auch bei Verkehrsübertretungen zulässig ist, wurde im Bonner Polizeiprozeß wiederum nicht eindeutig klargestellt. Vergehen hingegen muß die Polizei auf jeden Fall der Staatsanwaltschaft anzeigen und mindestens insoweit handelten die angeklagten Beamten gesetzwidrig. Indes taten sie dies nicht um eines persönlichen Vorteils willen und — von einer Ausnahme abgesehen, auf die wir noch zu sprechen kommen — sogar in der Überzeugung, richtig zu verfahren.

Das Gericht sprach von einem „Verbotsirrtum" und wie es dazu ursprünglich kam, war nicht mehr einwandfrei aufzuklären. Niemandem wird man daraus einen Vorwurf machen können, denn 1947, also noch zu Reichsmarkzeiten, war allenthalben vieles ziemlich ungeklärt, die Polizei selbst mußte neu aufgebaut werden und letzten Endes konnte man zufrieden sein, wenn der Polizeiapparat überhaupt wenigstens einigermaßen wieder funktionierte. In Bonn jedenfalls existierte zu jener Zeit eine Weisung, derzufolge die Akten nicht an die Staatsanwaltschaft weitergeleitet, sondern im Keller abgelegt würden. So geschah es denn auch 6 Jahre lang, denn mittlerweile war daraus eine liebe, praktische und sogar vernünftig erscheinende Gewohnheit geworden.

Außer der Tatsache, daß somit manche strafbare Handlung ungesühnt blieb, hatte dies einige weitere Folgen. Die abgelegten Unfallvorgänge wurden natürlich auch nicht für die Unfallstatistik erfaßt, so daß in dieser die vorläufige Bundeshauptstadt Bonn mit ungewöhnlich günstigen Zahlen erschien. Die Bonner Verkehrsteilnehmer galten demzufolge amtlich als besonders diszipliniert und ebenso stand ihre Polizei in hohem Ansehen, wobei vor allem der Polizeioberrat Timper als glänzender Organisator und Oberkommissar Felski als außergewöhnlicher Taktiker im Einsatz der Verkehrspolizei bei ihren Vorgesetzten gerühmt wurden. Auch war dank solcher Umstände Bonns Polizei nicht übermäßig mit Aktenbearbeitung beschäftigt, worunter selbst deren heutiger Präsident noch leidet. Er braucht nämlich für die normale Verkehrsüberwachung und für die Bearbeitung von Unfallsachen mehr Leute als seinerzeit Timper und Felski, er bekommt sie aber nicht.

Der Bonner Polizeiprozeß förderte zwar keine Sensationen, aber doch einige für die heutige Zeit typische Aspekte zu Tage. Einem der Angeklagten beispielsweise war das vereinfachte Arbeitsverfahren nicht geheuer vorgekommen, ja, als bereits von früher her gut geschulter Beamter erkannte er dessen Unzulässigkeit. Er sprach dieserhalb wiederholt bei seinen Vorgesetzten vor, wobei ihm regelmäßig bestätigt wurde, daß kleine Sachen nicht bearbeitet bzw. weitergeleitet werden müßten. So resignierte er: „Wenn das so ist, dann kann ich mich auch nicht dagegen stemmen." Kein Zweifel, daß dies ein fleißiger, braver und bei seinen Vorgesetzten wohlgelittener Beamter war, denn er tat, was diese wollten. Jeder Wunsch ist ihm Befehl, und jeder Befehl wird bedingungslos befolgt. Jawollsager und Befehlsempfänger dieser Art gibt es auch heute noch viel mehr, als man gemeinhin glauben möchte, insbesondere aber besteht wie von jeher ein sehr enges Verhältnis zwischen Befehlen und Uniformen. Gewiß wird dies bei manchen Beamten auf mangelnder Sachkenntnis beruhen, andere wollten unter keinen Umständen „auffallen", denn sie sind oder waren froh, nach den Jahren der Entnazifizierung wieder Dienst tun zu können. Es mag auch nicht wenige geben, denen heute noch der Schrecken aus jenen Tagen in den Knochen steckt, da Widerspruch und eigenes Denken lebensgefährlich werden konnten.

Nun, die Polizei hat eine wirklich schwierige Aufgabe. Sie wird dem einzelnen Beamten keineswegs erleichtert, wenn man ihn dazu anhält, einfach so viele Anzeigen und Verwarnungen wie möglich von seinen Dienstgängen mitzubringen. Andererseits wollen wir gewiß nicht etwa einer gesetzwidrigen Arbeitsweise das Wort reden. Dennoch geben wir zu bedenken, ob die seinerzeitige Großzügigkeit der Bonner Polizei nicht im allseitigen Interesse vielleicht viel nützlicher war als die an manchen anderen Orten übliche schikanöse Kleinkrämerei. Abgesehen davon waren die Bonner Vorkommnisse gar nicht so außergewöhnlich, wie es den meisten schien. Zweifellos könnte ein ähnlicher Prozeß auch in anderen Städten durchgeführt werden, und Kenner der Verhältnisse wissen, daß insbesondere die Polizei in ländlichen Gebieten, wo sie meistens durch enge persönliche Kontakte mit der Bevölkerung verbunden ist, ohnehin eine durchaus kluge Großzügigkeit walten läßt. In den Städten gibt es dies heute nur selten, so lange es sich um kleine und allzuoft nur formelle Verkehrssünden motorisierter Bürger handelt. Diese sind aber dadurch — im klaren Gegensatz zu viel diskutierten Rechtsgrundsätzen — absolut schlechter gestellt als beispielsweise die Nichtmotorisierten. Man braucht nur eine Zeitlang den Verkehr auf einer belebten Kreuzung zu beobachten. Kaum ein Fehler, den ein Kraftfahrer macht, bleibt ungerügt, sofern ein Polizeibeamter zur Stelle ist. Wenige Meter daneben aber machen sich Fußgänger gleich scharenweise der verschiedensten Übertretungen schuldig, ohne daß der gleiche Polizist überhaupt nur versuchen würde einzuschreiten. Und das ist vielleicht aus diesem oder jenem Grunde auch oft das gescheiteste, nur müßte dann schon allein der Gerechtigkeit wegen ganz allgemein einer gewissen Großzügigkeit Raum gegeben werden. In der Tat ist es ohnehin so, daß der Verkehrsüberwachung durch die Polizei, sofern es sich nicht um Unfälle handelt, ganz überwiegend relativ harmlose Leute zum Opfer fallen (Parksünder usw.), während sie die echten Sünder und die echten Rowdies auf freier Wildbahn fast nie erwischt. Man müßte dazu der Polizei natürlich eine etwas größere Ermessensfreiheit geben — übrigens auch im Interesse der bekanntlich völlig überlasteten Gerichte. Im Bonner Prozeß spielte dieser Gesichtspunkt mit herein, als einer der Beamten bezeugte, der zuständige Verkehrsstaatsanwalt habe gesagt: „Haltet mir die kleinen Unfälle vom Leibe und macht uns nicht zum Büttel in Zivilstreitigkeiten."

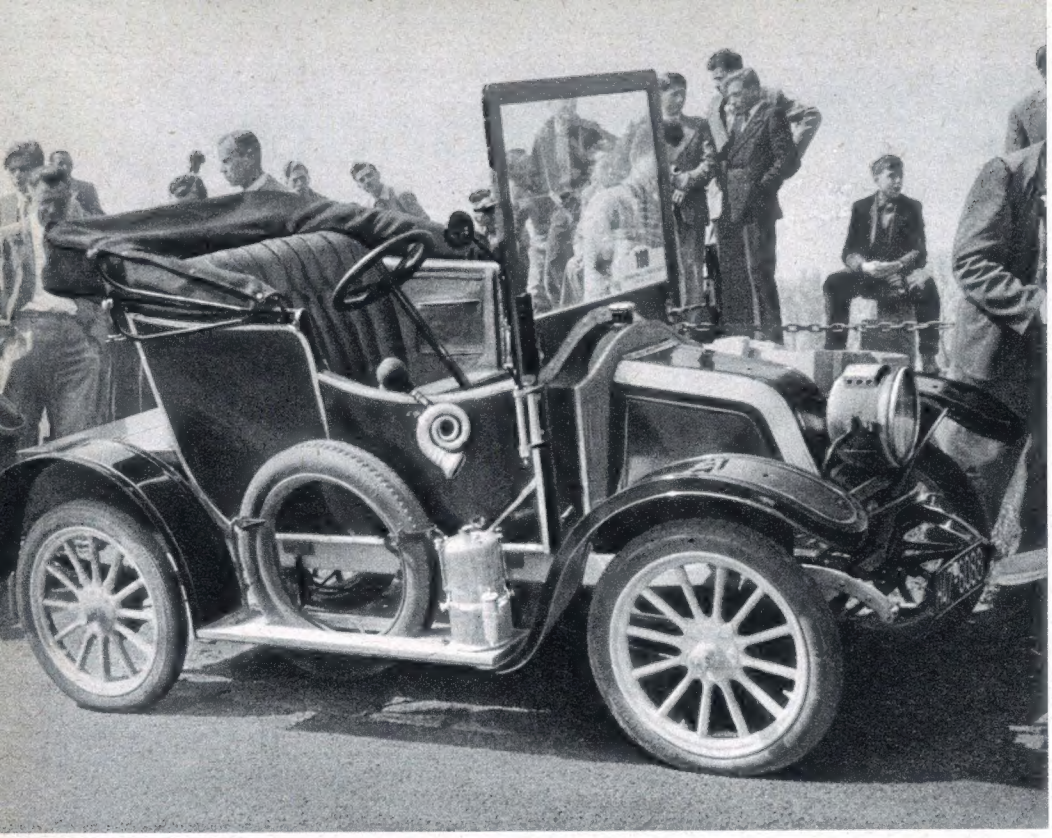
Sechs der insgesamt acht angeklagten Polizeibeamten wurden von der Ersten Großen Strafkammer des Landgerichts Bonn freigesprochen, nur Oberkommissar Felski erhielt 5 Monate Gefängnis mit dreijähriger Bewährungsfrist und ein Polizist, der sich bestechen und eine Blutprobe verschwinden ließ, muß ohne Bewährungsfrist für 13 Monate ins Gefängnis. Bereits die Staatsanwaltschaft hatte darauf hingewiesen, daß die „abgelegten" Vorgänge nur Unfälle mit geringen Folgen behandelt hätten und daß insbesondere die persönliche Schuld der Beamten völlig unbedeutend gewesen sei. Auch habe, von einem einzigen Fall abgesehen, keine Bestechung vorgelegen, obwohl eine solche wiederholt von Privatpersonen versucht worden war. Allerdings hat der Bonner Oberstaatsanwalt gegen das Urteil Revision eingelegt.

Bei einigermaßen nüchterner Betrachtung muß man sich sagen, daß dieser Prozeß eigentlich eine überflüssige Veranstaltung war. Früher pflegte man solche Vorgänge auf dem Verwaltungswege zu erledigen, Fehler und Unterlassungen im Dienst wurden disziplinarisch geahndet. Andererseits wird man Landgerichtsdirektor Dr. Quirini zustimmen müssen, der sich ebenfalls mit der Frage der Notwendigkeit dieses Prozesses auseinandersetzte, diese bejahte und dabei ausführte, es dürfe bei der Bevölkerung nicht der Eindruck entstehen, daß der eine so und der andere anders behandelt werde. Dies ist freilich in der Praxis dennoch der Fall und insbesondere gibt Dr. Quirinis Hinweis zu denken, daß die „wirklich Schuldigen" nicht auf der Anklagebank gesessen hätten. Warum, so muß man sich da unwillkürlich fragen, warum werden denn diese wirklich Schuldigen nicht vor den Richter zitiert?

Der Bonner Polizeiprozeß hat keinen Skandal, keine Sensation offenbart. Er hat aber auch leider in wichtigen Fragen, die er behandelte, keine Klärung ergeben.

Werner Oswald

Ein Hoch den Veteranen



Dieser Renault von 1911 (1042 ccm, 8 PS) läuft noch heute 60 km/st! Das ist doch schon kein Auto mehr, sondern alte Kunst! Schön der riesige Scheinwerfer nebst dem dazugehörigen Karbidkocher auf dem Trittbrett.

Um alte Autos und Motorräder weht keine düstere Museumsluft. Selbst wenn sie still im Saale versammelt sind, um sich betrachten zu lassen, haftet ihnen noch etwas von der wilden verwegenen Jagd an, mit der sie ihr Leben verbrachten. Und es war eine wilde verwegene Jagd! Auch wenn sie zunächst nur Geschwindigkeiten erreichte, über die man schon vom modernen Moped aus verächtlich grinsen möchte. Schlechte Straßen, wütende Bauern, tückische Pannen bedrohten die Veteranen der Landstraße. Und was ein alter Zweiradfahrer ist, der weiß noch zu erzählen, daß man Anno dazumal als Zubehör einen Peitschenhalter kaufte, um das nötige Hundeabwehrinstrument am Lenker anzubringen. Benzin flaschenweise beim Apotheker, zu prüfen mit dem mitgeführten Densimeter (wünschenswert ein spezifisches Gewicht von 0,680 bei 15° C), das war noch eines der kleinsten Probleme. Wie die anderen aussahen, sieht man unschwer aus der Liste des serienmäßigen und im Preis inbegriffenen Werkzeuges eines Wagens von 1907: 6 offene Schraubenschlüssel, 4 Steckschlüssel, Knebel dazu, Engländer, Hakenschlüssel, drei Schraubenzieher, Rohrzange, Hammer, Meißel, Durchschlag, Ahle, Messer (!), 4 verschiedene Abzieher, vier Feilen, zwei Ventile, zwei Ventilfedern, ein Schraubensortiment, eine Drahtbürste, Düsennadel, Reserveschwimmer, zwei Ölkannen und ein Benzin-Spritzkännchen, ein Trichter, drei Rollen Eisendraht, eine Rolle Isolierdraht, ein Lederriemen zum Wickeln beschädigter Pneumatics, ein Leitungskabel, drei Büchsen mit Schmirgel und Isolierband, drei Gummischläuche verschiedenen Durchmessers, etliche Bogen Glaspapier, Leinwandlappen, Flickzeug (mit 12 Flicken), Montiereisen und Wagenheber. Wie gesagt, alles serienmäßig — wer Bescheid wußte, nahm noch einen Segeltuch-Wassereimer mit, und ein Voltmeter, und Zündkerzen, und eine „Trembleurfeder für die Induktionsspule" nebst der Schraube dazu, außerdem eine Reserve-Benzinkanne, eine Reservelaterne, Kontaktbäckchen, Kohlenhalter, vielleicht auch eine komplette Sicherheitsfunkenstrecke, Nadel und Faden fürs Lederverdeck und was der Feinheiten mehr waren.

Jeder Fahrer war nun mal seine eigene Versuchsabteilung. Womit nicht etwa gesagt werden soll, daß die Autos und Motorräder damals alle paar Kilometer kaputtgingen — im Gegenteil, man fuhr erstaunliche Strecken pannenfrei. Eine wilde verwegene Jagd war's aber doch, nicht nur wegen tatsächlicher Pannen, sondern wegen des Risikos. Kein Kundendienst half einem weiter, kein Dorfschmied hatte Ersatzteile, und 50 km/st sind auch gar nicht so wenig, wenn 1000 kg nur von alsbald glühend heißen Außenbandbremsen und von der Bremswirkung eines 1 Liter-Zweizylinders gehalten zu Tale donnern. Vielleicht gar rückwärts, wenn man es unterlassen hat, beim Anhalten am Berg die „Bergstützen" herabzulassen . . .

Zum Lenken war die rechte Hand da, die linke hatte reichlich mit den Hebeleien zu tun. Ehe die Außenhebel aufkamen, war alles an der Steuersäule befestigt: mit Frühzündungshebel und Auspuffregulierhebel wurde der Motor bedient, Drosselklappe oder Schieber gab's nicht, jedoch konnte innerhalb gewisser Grenzen die Nadelstellung im Vergaser durch einen dritten Hebel am Lenker reguliert werden. Mit dem Fuß bedient wurden Kupplung und Bremse, der Schalthebel lag ebenfalls am Lenkrad, darunter der Handbremshebel (meist mit Außenband am Getriebe ansetzend). Man war einigermaßen damit beschäftigt, den Motorlauf schön rund zu halten. Ganz so schwierig, wie es angesichts heutiger Vereinfachungen aussieht, war es aber offenbar auch wieder nicht — alles Gewohnheitssache. Das konnte jeder unschwer feststellen, der sich die pfingstliche Veteranen-Rallye nach Neckarsulm ansah oder gar mitmachte. Erstaunlich und erfreulich, was da alles noch auf die Räder gebracht wurde — und w i e die Räder rollten. Da mochte ruhig mal bei einem Motor-Velociped ein moderner Vergaser die alte Oberflächenvergasung ersetzt haben oder Selbstmischer 1:20 statt der alten Frischölschmierung gefahren werden — Hauptsache, die Veteranen liefen wieder.

Sogar für eine Geschicklichkeitsfahrt waren sich die Vehikel duchaus nicht zu alt. Der erste Vierradwagen von Carl Benz ließ sich (auf originaler Conti-Bereifung von 1892) von zarter Damenhand nicht übler hindurchsteuern als der freundlich qualmende Laubfrosch von 1924. Und die alten Motorräder sprangen über die Wippe, daß es eine Pracht war. Alle Achtung vor dem gesunden Klang der Motoren — wenn das alte Benz-Vierrad noch mehr an einen Bulldog erinnerte als an einen Personenwagen, so hatten die Mehrzylinder-Motoren doch einen vollkommen „modernen" Klang, und der leise und regelmäßige Viertaktschlag des Adler-Motorrads von 1903/04 strafte alle bösen Märchen über die alten Donnerbüchsen Lügen.

Ein ganz Moderner: Opel-Laubfrosch mit spitzem Bootsheck. Die 16er Räder sind natürlich nachträglich angebaut; ursprünglich hatte der Opel große 19er Scheibenräder. Das Wägelchen ist übrigens heute noch ganz gut anzusehen.

Natürlich qualmte es hier und da erheblich. Der Korso wälzte sich in einer blauen Wolke durch Neckarsulm, was der allgemeinen Freude aber ebensowenig Abbruch tat wie der abgebrochene Auspuff an meiner 1924er Zündapp (ein mittleres Flakgeschütz ist etwas lauter). Die Zweiradfahrer hatten es hier wirklich schwer, denn langsames Festzugstempo war für die alten Motoren schwieriger als das fröhliche Vollgas bei der Geschicklichkeitsfahrt. Zumal die ganz alten Maschinen ja weder Kupplung noch Getriebe haben — sie halfen sich damit, daß sie am Festzug entlangsausten. Und die anderen zauberten eben mit Luft- und Gasschieber und Zündung und Gegenbremsen so was wie einen Leerlauf zusammen.

Besonders eindrucksvoll waren manche Motorradfahrer, die sichtlich zusammen mit ihren Maschinen alt geworden waren. Prominentester Gast: Robert Sexé aus Benoît (Frankreich), 63 Jahre alt, bekannt als Journalist und Globetrotter, wie verwachsen mit seiner alten Gillet, die es heute noch gerade so gut tut wie vor 33 Jahren. Und eine dicke alte NSU nähert sich der Kilometermillion.

Bei den Wagen fiel allgemein der hervorragende Pflegezustand auf. Waren die Motorräder oft in der Praxis ergraut und mehr aufs Laufen als auf Schönheit hergerichtet, so merkte man den Wagen an, daß es sich um echte Sammlerobjekte handelt.

Drei Wagen allein gehörten dem Präsidenten des Wiesbadener Schnauferl-Clubs, Dipl.-Ing. Schoof, und aus England kam auf einem de Dion-Bouton-Vierrad mit Passagiersitz vor dem Lenker ein echter Lord. Von den „neueren" Wagen bis an 1930 waren verhältnismäßig wenige da — aber die auch sämtlich von ausgestorbenen Typen, so zum Beispiel ein immer noch sehr schickes NSU-Cabriolet. Lediglich der gute alte Dixi ist noch aus dem heutigen Straßenbild vertraut.

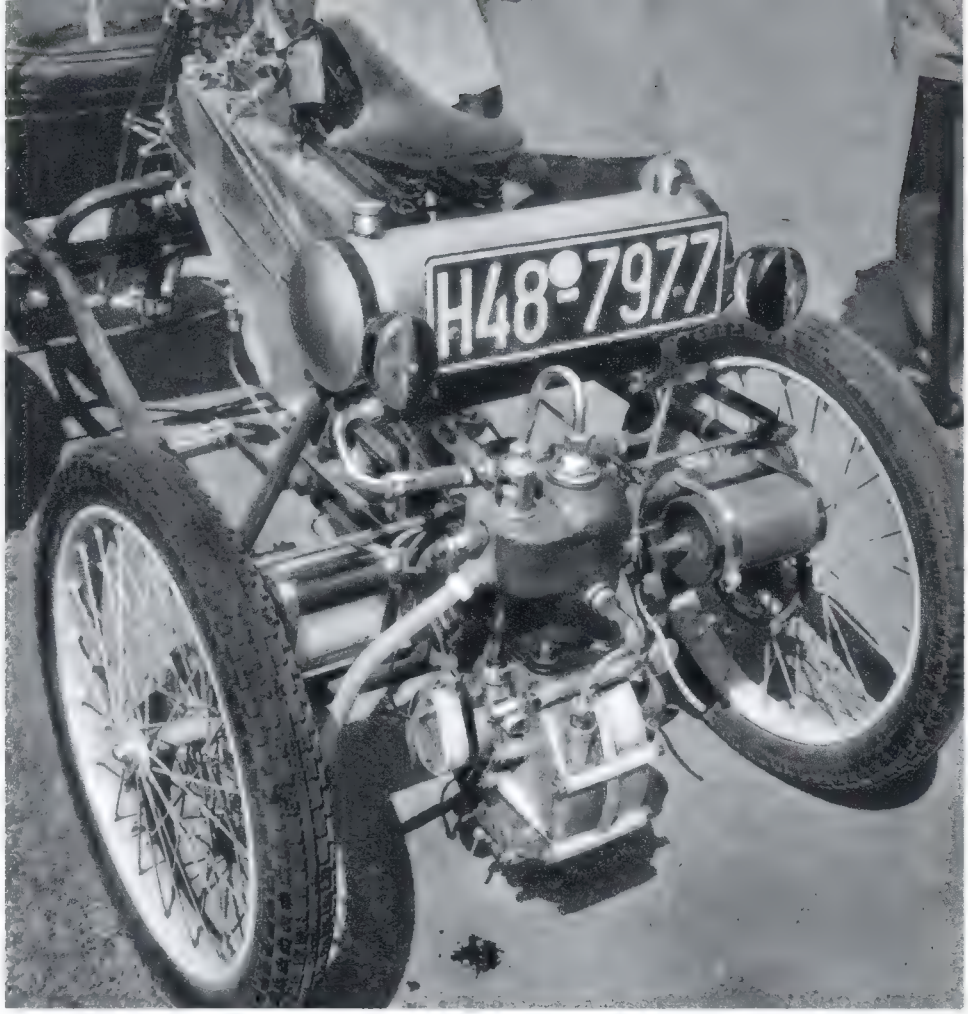
Anlaß zu dem ganzen Unternehmen war die Gründung des Zweirad-Museums in Neckarsulm. Mochte mancher vielleicht ein wenig fürchten, daß der Schwung der NSU-Werbung vor diesen heiligen Hallen nicht haltmachen würde, so legte doch die Zweirad-Industrie bemerkenswerte Einigkeit an den Tag, und das Deutsche Museum kam sichtlich gar nicht auf den Gedanken, etwa an Konkurrenz zu denken, sondern half tatkräftig mit. So kam eine ganz bemerkenswerte Sammlung zustande.

Aber dahinter steckt doch viel mehr als nur das Museum: eine Idee, die bisher bei uns nur von einzelnen getragen wurde, soll zum Steckenpferd von vielen gemacht werden: Es ist an der Zeit, daß das Veteranensammeln ein echtes Hobby wird.

In England und Amerika ist da schon allerhand geschehen; bei uns hatte man in den letzten Jahrzehnten wohl oft zu viele andere Sorgen. Um so höher ist das Verdienst der Leute, die trotzdem die alten Fahrzeuge gehalten haben, und es ist nach der ausgezeichnet organisierten und wirklich gelungenen Veranstaltung zu hoffen, daß das Beispiel zündet.

Wenn wir übrigens gerade bei den alten Autos sind: Ich habe doch gestaunt, wie unglaublich teuer die Dinger zu ihrer Zeit waren. Ein „achtpferdiger" Zweisitzer von 1903 kostete ohne Verdeck zwar „nur" 5250 Mark, das Verdeck 350 Mark, Gepäckkasten, Zusatzteile usw. noch 500 bis 1500 Mark, außerdem konnte man noch etliches ins Zubehör stecken. 22 500 Goldmark mußte man zum Beispiel für einen 29/50 PS Adler von 1907 hinlegen, das Landaulet kostete 25 000 Mark, das billigste Modell (mit geringerem Hubraum — ca. 1,2 Liter statt 2 Liter) war leer immerhin auch nicht unter 10 000 zu haben. Und die Zubehörliste vom Limousinenaufsatz bis zu Klappsitzen, Mahagoni-Klapptischen, Zusatzscheiben, Stockkorb etc. machte dazu noch zwei Tausender aus. Immerhin wurde aber jeder Sonderwunsch erfüllt. Der Wagen wurde ja praktisch erst gebaut, wenn und wie man ihn bestellte — man bekam also für seine Goldstücke auch haargenau, was man sich aussuchte.

Dr. Paul Simsa



Baujahr 1899: de Dion-Bouton, eigentlich ein Dreirad, sehr betriebssicher und haltbar, viel gefahren, auch wie hier als Vierrad mit einem Passagiersitz vor dem Lenker. 400 ccm, 5 PS, ca. 35 km/st.

Eines der ältesten der beteiligten Autos: Victoria von 1900. Das Hochrad daneben (alle Achtung vor den Fahrern!) läßt die Dimensionen erkennen.

Die Unbelehrbaren

Nürnberger Leser werden beim Betrachten der nebenstehenden Bilder mühelos feststellen, daß die Aufnahmen in ihrer Heimatstadt entstanden. Aber es soll keinesfalls durch diese Fotos dokumentiert werden, daß die Nürnberger schlechter fahren als andere Kraftfahrer. Die Fleischbrücke in Nürnberg, an der diese Aufnahmen entstanden, wurde nur deshalb als „Fotofalle" gewählt, weil sich hier in konzentrierter Form das ergibt, was an anderen Stellen stundenlange Beobachtung verlangen würde.

Dummheit, Gedankenlosigkeit und die Hoffnung: „Es wird schon schiefgehen" haben an der hier gezeigten Fahrweise gleichermaßen ihren Anteil. Zur Lage:

Die Fahrbahn der beschriebenen Brücke ist in beiden Richtungen frei für Fahrzeuge aller Art. Der Fahrzeugverkehr aus der Richtung, aus der die aufgenommenen Wagen kommen, ist etwa doppelt so stark wie in der Gegenrichtung. Der Fahrzeugverkehr in der Gegenrichtung wird durch eine etwa hundert Meter entfernte *Einbahn*brücke entlastet.

Die Steigung der Brücke beträgt auf der Seite, von der aus die Aufnahmen gemacht wurden, 8%; auf der Seite, von der die Fahrzeuge kommen, 12%.

Zwei Wagen, die sich vor und hinter dem Gipfel befinden, können sich bis auf etwa zwanzig Meter einander nähern, ohne daß der Fahrer des einen Wagens auch nur den Dachrand des anderen erspähen kann. Wenn sich beide Fahrzeuge mit 40 km/st bewegen, bleibt vom Erkennen der Situation bis zum theoretischen Zusammentreffen knapp eine Sekunde. Trotzdem fahren sie auf der Straßenmitte, ja überholen sich sogar auf der Brücke . . .

Im „Kraftfahrtechnischen Taschenbuch" von Bosch wird als Reaktionszeit für einen Fahrer, „der ein Hindernis vermutet und im Begriff ist, zu bremsen" 0,6—0,8 Sek. angegeben.

St. Christophorus muß schon einen sehr schmalen Daumen haben, wenn es ihm so oft gelingt, ihn noch dazwischenzuhalten. *M. R. H.*

Eine nicht eben breite Straßenbrücke in einer deutschen Großstadt, die von beiden Rampen her so steil ist, daß zwei in entgegengesetzter Richtung auf die Brücke zukommende Fahrer sich nicht sehen können. Der gesunde Menschenverstand sagt, daß man sich besonders in diesem Falle so weit rechts wie nur möglich hält — man weiß ja nicht, was entgegenkommt. Aber nun schauen Sie sich an, wie Nürnberger Fahrer — um diese Stadt handelt es sich — es zu handhaben pflegen. Nicht nur, daß sie in Straßenmitte, ja links über die Brücke fahren — sie überholen sich sogar, ohne im mindesten zu wissen, was da wohl entgegenkommt. In 10 Minuten entstanden 16 solcher Aufnahmen, die den hier gezeigten entsprechen. Auf der Suche nach der Ursache von Verkehrsunfällen sollte man Instinktlosigkeiten wie diesen nachgehen, statt stur die Geschwindigkeitsbegrenzung zu verlangen. Vorschlag zur Abhilfe: weißer Mittelstrich. Fotos: Hüppen

Unser Test:

BORGWARD ISABELLA TS

Kaum ein anderes deutsches Wagenmodell wird in der Öffentlichkeit so widersprechend beurteilt wie die Isabella. Da schwirren die Gerüchte um undichte Karosserien, ausgelaufene Pleuellager, gebrochene Halbwellen, daß einem letztlich jede Isabella, die nicht mit offener Motorhaube am Straßenrand steht oder am Kran-Abschleppwagen hängt, als Ausnahmeerscheinung vorkommen möchte. Noch nachträglich faßt mich kaltes Entsetzen, wenn ich mir überlege, daß ich vor zwei Jahren ohne ersatzteilbeladenen Anhänger für drei lange Wochen die Isabella nach Italien nahm. Nach diesen Gerüchten hätte ich nicht einmal die Schweizer Grenze erreichen dürfen. Und da sind die begeisterten Stimmen mehr als zufriedener Isabella-Besitzer, die gelegentlich auch einmal als Leserbrief Niederschlag finden.

Warum nur auf der einen Seite so krasse Ablehnung oder Mißtrauen und auf der anderen überschwengliches Lob? Fallen die Isabellen so unterschiedlich aus, daß es keine Mittelmäßigkeit gibt, sondern nur Extreme? So todunglücklich schauen mir all' die vielen Isabella-Fahrer, denen man ja in genügender Menge begegnet, gar nicht aus. Tarnen sie ihre Unzufriedenheit und ihren Ärger hinter der gequält lächelnden Miene jenes, der einen begangenen Fehler nicht gut eingestehen kann? Und warum stockt die Bremer Produktion nicht endlich — gibt es noch immer „Dumme", die sich vom Glanz einer vollendet schönen Karosserie und der Genugtuung, den stärksten deutschen 1½-Liter-Fünfsitzer zu fahren, blenden lassen?

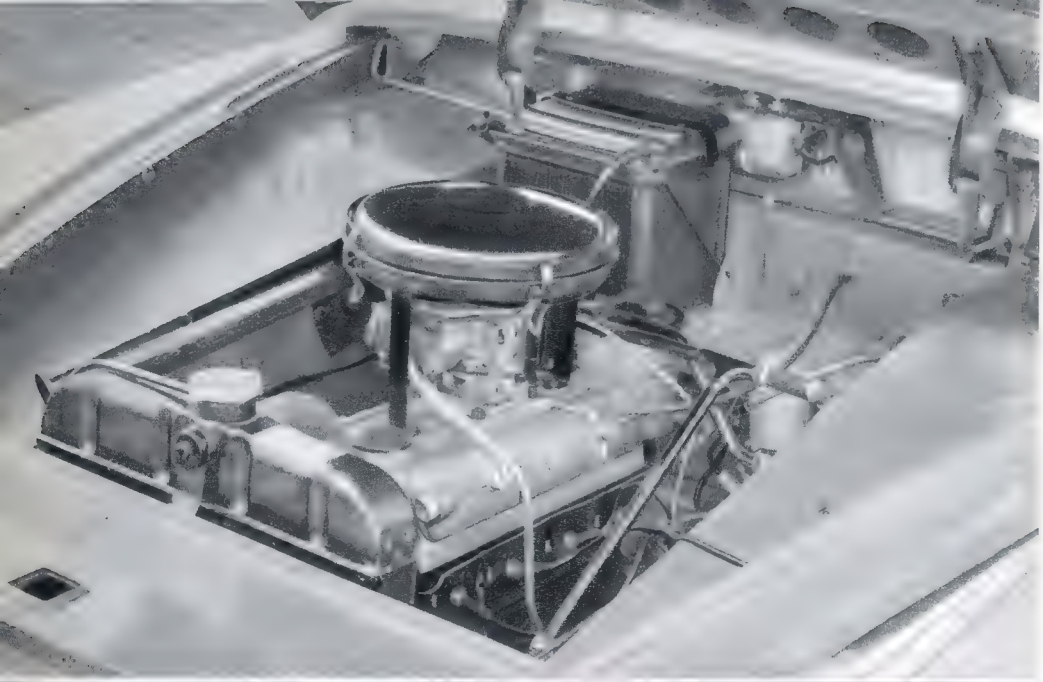
Sehen wir die Dinge nüchtern. 1954 verließen 11 150 Isabellen das Fließband, 1955 dagegen 26 378. Diese letztere Produktionszahl rangiert hinter dem Opel-Kapitän und vor dem Mercedes 220 an achter Stelle der deutschen Wagentypen. Das ist, gemessen an den rund 140 000 Opel Rekord und der doppelt so hohen Zahl von VW's, herzlich wenig, gemessen an den früheren Produktionszahlen des Borgwardwerkes — 1950 und 1951 jeweils rund 9 000 Hansa 1500 — aber ein recht beachtlicher Erfolg des Werkes, der auch 1956 nicht abzureißen scheint. Da alle diese Wagen nicht gut auf dem Borgward-Fabrikhof Platz haben und der Abstellplatz der Borgward-Händler ebenfalls beschränkt sein dürfte, darf man schließen, daß die Isabellen auch verkauft werden, also im Verkehr sind. Was man auf den Straßen an Isabellen sieht, bestätigt diesen logischen Schluß. Sollten nun wirklich alle Besitzer auf Äußerlichkeiten hereingefallen und in der Praxis unzufrieden sein? Doch wohl kaum.

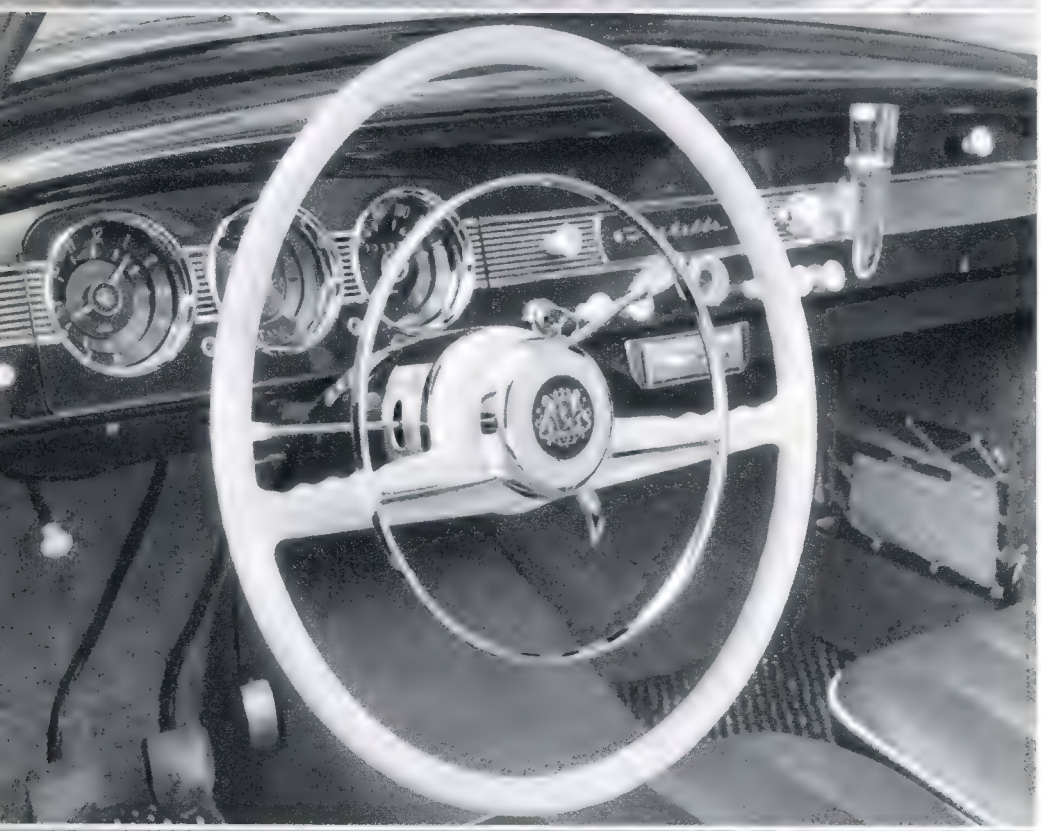
Die Kinderschuhe pflegt jeder neue Wagentyp erst vertreten zu müssen; das ist in Bremen genau so wie anderswo. 2½ Jahre praktischer Bewährung sind eigentlich Beweis genug dafür, daß das inzwischen geschehen ist. Freilich glaube ich, daß die Isabella nicht nur einen Frauennamen trägt, sondern auch so behandelt werden will, d. h. mit etwas Gefühl. 40 PS/Liter Hubraumleistung wären noch vor dem Kriege das Merkmal eines Sportmotors gewesen, ebenso wie die 4700 Touren, bei denen die Nennleistung abgegeben wird. Gewiß sind die heutigen Maschinen durch Feinstölfilterung, Kurzhub und legierte Öle unempfindlicher geworden, aber eben doch Geschöpfe geblieben, die für zweckdienliche Behandlung dankbar sind, erst recht, wenn sie mehr leisten sollen als ihre Artgenossen gleicher Größe. Wer mit einer Isabella liebäugelt, sollte sich der Tatsache bewußt bleiben, daß er 60 Pferde aus einem 1,5-Liter-Vierzylinder holt und einen Wagen mit eindeutig mehr als 130 km/st Spitze fahren wird, dem im oberen Drehzahlbereich zwar sehr wohl ist, dem aber Übertouren bergab ebenso weh tut wie jedem anderen, nicht bewußt gedrosselten Viertakter. Eine temperamentvolle, feinnervige Frau geht man schließlich auch mit zarten Händen und nicht mit Boxhandschuhen an.

Eigentlich brauchte ich mich mit diesen Dingen gar nicht zu befassen, denn schließlich kann ich nur für meine eigenen Erfahrungen bürgen. Und da kann ich nur sagen, daß mich die Isabella nicht im Stich gelassen hat, obwohl ihr nie etwas geschenkt wurde, es sei denn verständnisvolles Gefühl, wie es bei einem hochgezüchteten Motor und einem so hübschen Fahrzeug eigentlich stille Voraussetzung sein sollte. Man wird es mir in Bremen aber nicht verdenken, wenn ich mir vornahm, die in Aussicht stehende Isabella TS ausgesprochen grob zu behandeln, sofern man das als Techniker überhaupt fertig bringt. Ohne von meinem Vorhaben zu wissen, bat man mich von Bremen aus brieflich, der TS nichts zu schenken. Was dann auch prompt geschah. Und was gab es an Störungen? Einen klemmenden Starterschieber, der im Verlauf einer halben Stunde demontiert, ausgewaschen und wieder montiert war. Für den eingedrungenen Fremdkörper kann man kaum den Vergaserhersteller, schon gar nicht aber den Wagentyp verantwortlich machen. Weder hatte ich ein ausgelaufenes Pleuellager zu beklagen, noch gab der Achsantrieb den Geist auf, und trotz zeitweiliger Regenperiode brauchte ich im Wagen keine Schwimmweste. Sicher hat das Werk nicht eben die schlechteste Isabella nach Stuttgart geschickt; das ist aber ihr gutes Recht, denn andere Firmen handhaben das genau so.

Nach diesem langen Vorwort nun aber zu meinen Erfahrungen mit der Isabella TS. Am besten zeige ich zunächst die technischen Unterschiede gegenüber der Normal-Isabella auf. Abgesehen von der reicheren Ausstattung sind diese Unterschiede auf Motor und Getriebe beschränkt, denn die Hinterachsübersetzung ist mit 3,9:1 bei beiden Modellen dieselbe. Die Grundkonzeption der Maschine ist geblieben: Vier Zylinder, 75 mm Bohrung, 84,5 mm Hub, 1493 ccm, dagegen wurde die Verdichtung von 1:6,8 auf 1:8,2 erhöht und der Vergaser der Normal-Isabella (Doppelfallstrom-Solex-Vergaser 32 PICB) durch den Solex-Register-Fallstromvergaser 32 PAJTA ersetzt. Die höhere Verdichtung und eine geringfügige Drehzahlerhöhung von 4700 auf 5200 U/min erbringen 75 PS an der Kupplung, also 50 PS/Liter Hubraumleistung, und ein Anheben des maximalen Drehmoments von 11,3 mkg bei 2400 Touren auf 11,7 mkg bei 3000 U/min. Dabei muß der Momentverlauf als sehr flach bezeichnet werden, denn praktisch über den gesamten Drehzahlbereich von 1200 bis 5400 U/min werden 10 mkg überschritten (11 mkg zwischen 1700 und 4500 Touren). Der spezifische Verbrauch bewegt sich dank der hohen Verdichtung und des Registervergasers zwischen 250 g/PSh bei 1750 U/min und 235 g/PSh bei Nenndrehzahl, mit dem Minimum von 222 g/PSh bei 3250 Touren. Bevor ich auf die Auswirkungen dieser Tatsache zu sprechen komme, noch schnell die Änderungen am Getriebe bzw. dessen Übersetzungen: Mit 3,86/2,15/1,36/1,00/R = 4,06 ist das TS-Getriebe durchweg niedriger übersetzt (Normal-Isabella 4,18/2,23/1,47/1,00/R = 4,40). Damit wurde das gesamte Geschwindigkeitsniveau — zusätzlich natürlich durch die höhere Nenndrehzahl — in die Höhe gerückt.

Die Höchstleistung des Motors wird zwischen 5200 und 5400 Touren erreicht. Hier sind dann 14,7 bis 15,2 m/sec Kolbengeschwindigkeit vorhanden, also ein relativ hoher Wert, auch gemessen etwa an der Sportversion des Fiat 1100, dem TV (13,5 m/sec bei 5400 U/min); dafür aber liegt die zugehörige Geschwindigkeit um runde 15—20 km/st höher. An sich könnte hieraus höherer Verschleiß resultieren, wenn die TS stets scharf und im oberen Drehzahlbrereich gefahren wird. Erfahrungsgemäß aber haben flotte Fahrer stets geringeren Verschleiß aufzuweisen als die allzu „schonend" fahrenden Wagenbesitzer, denn erstere halten die Maschine auf einer Betriebstemperatur, die trotz höherer Kolbengeschwindigkeit längere Lebensdauer garantiert. Jedenfalls leidet die Zuverlässigkeit der TS nach meinen Erfahrungen auf ausgesprochenen Hetzfahrten auf der Autobahn hierdurch nicht, denn der Testwagen kann von mir bedenkenlos als vollgasfest bezeichnet werden. Für den Durchschnittsfahrer ist eher die Kolbengeschwindigkeit bei 100 km/st interessant; sie liegt bei der TS um 10,1 m/sec (3580 U/min), also in durchaus üblichen Grenzen. Die Übersetzung der Hinterachse ist so getroffen, daß die volle Motorleistung der Geschwindigkeit zugute kommt, denn 5200—5400 Touren des Motors entsprechen 145—150 km/st. Dies wird heute noch bei den





meisten Wagenmodellen so gehandhabt, erst recht natürlich bei einer Tourensportversion, bei der man fleißiges Schalten voraussetzen darf.

Trotz der hohen Spitze von katalogmäßigen 150 und gestoppten 152 km/st stellt die TS jedoch keineswegs hohe Ansprüche an das Schaltkönnen. Das zuverlässig synchronisierte Vierganggetriebe ist nicht nur leicht zu bedienen, vielmehr ist die Maschine sehr elastisch, was nicht zuletzt ein Verdienst des flach verlaufenden Motordrehmoments, in erster Linie aber eine Folge des Registervergasers ist. Man braucht sich bloß um einige Jahre zurückzuversetzen, um die Tatsache zu würdigen, daß man heute ein Fahrzeug von 150 km/st in direktem Gang bis praktisch 30 km/st herab ohne Stuckern fahren kann! Die automatische Anpassung des Vergaserquerschnitts an Drehzahl und Gaspedalstellung beim unterdruckgesteuerten Registervergaser hat dieses Wunder ermöglicht, während die rein mechanische Zuschaltung der zweiten Vergaserstufe doch noch einige Wünsche offen läßt, insbesondere beim Vollgasgeben aus kleinen Drehzahlen heraus. Die TS zeigte sich in dieser Beziehung jeder Kritik gewachsen und zog zügig auch aus 1000 Touren ab. Die Beobachtung dieses Verhaltens gehört zu meinem festen Prüfungsprogramm, auch wenn ich dieserhalb in den Geruch eines Motorschinders oder Fahrbanausen kommen sollte. Sie findet in den Beschleunigungsprüfungen aus 30 km/st heraus ihren Niederschlag und gestattet zugleich eine gute Beurteilung des Klopfverhaltens der Maschine. Natürlich sollte die TS mit Superkraftstoff gefahren werden; Klingelerscheinungen wurden damit nie festgestellt.

Die Getriebesprünge der TS sind völlig normal. So ist — wie bei der Normal-Isabella — der dritte Gang nicht als ausgesprochener Beschleunigungsgang, also mit extrem hoher Endgeschwindigkeit, ausgelegt. Er reicht bis etwa 110 km/st und erfüllt somit gerade auf der Landstraße gute Zwecke, denn dank der relativ hohen Übersetzung ist entsprechende Beschleunigung vorhanden und zudem große Bergsteigefähigkeit. Auf der Autobahn kann man verkehrsfreie Steigungen ohnehin mit Schwung nehmen und auf einen weiter hinauf reichenden dritten Gang gut und gern verzichten. Logischerweise ist bei einem Leistungsgewicht von wenig über 14 kg/PS des leeren Fahrzeugs die Beschleunigung beachtlich: Ab Stand auf 60 km/st (I. und II. Gang) in 8,5 sec, auf 80 km/st (I.—III. Gang) in 13,5 sec, auf 100 km/st (I.—III. Gang) in 19,5 sec, auf 120 km/st in 29 sec. Die Normal-Isabella ergab seinerzeit folgende, entsprechende Werte: 9,5 sec, 15,6 sec, 26,2 sec und 41 sec. Die TS kann innerhalb von 42,5 sec auf 140 km/st und in knapper Minutenfrist auf Höchstgeschwindigkeit gebracht werden. Bei diesen Werten darf nie außer acht gelassen werden, daß die TS zugleich sehr schnell ist und fahrleistungsmäßig in ein Gebiet vorstößt, das sonst dem über zwei Liter starken Wagen vorbehalten ist. Zudem handelt es sich um einen reellen Fünfsitzer und nicht um ein zweisitziges Sportfahrzeug!

Überflüssig zu betonen, wieviel Spaß es macht, die Isabella TS zu fahren, vor allem auf der Autobahn. Als ernste Konkurrenz hat man allenfalls die 220er, 300er und die Achtzylinder-BMW's, abgesehen natürlich von den Porsche, zu fürchten. Beispielsweise hatte ich in Düsseldorf-Neuß zu tun. Start in Stuttgart um 12.28, Ankunft am Solex-Tor in Neuß 17.11, d. h. 427 Kilometer in 278 Minuten, wenn man die 5 Minuten Tankpause in Camberg abzieht. Schnitt also 94,3 km/st; davon waren 392 Kilometer Autobahn, für die eine reine Fahrzeit von 3 Stunden und 54 Minuten benötigt wurden, Schnitt also fast genau 100 km/st. Dazu muß ich bemerken, daß ich bewußt in der ersten Vergaserstufe blieb und nur bei Überholungen auf Vollgas ging, um zu sehen, wie „sparsam" man bei Beherzigung gewisser Regeln mit der TS fahren kann. In der Ebene entspricht der Übergang von der ersten auf die zweite Vergaserstufe ca. 130—135 km/st, was als Dauertempo ja schon ganz hübsch schnell ist. Die Rückfahrt am nächsten Morgen begann in Neuß um 7.11, Ankunft in meiner Wohnung

um 11.32. Dabei sind genau 15 Minuten für zwei Tankungen und einen „unaufschiebbaren" Aufenthalt abzuziehen. Fahrzeit für 422 Kilometer 4 Stunden 17 Minuten entsprechend 98,5 km/st Gesamtschnitt. Reiner Autobahnschnitt dabei 105,6 km/st, allerdings ohne Rücksicht auf Sparsamkeit, also auf freier Strecke stures Vollgas.

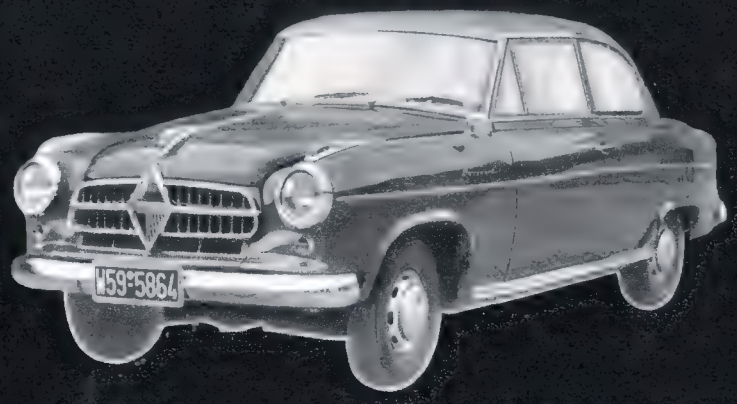
Schnell sein kann man mit der Isabella TS, wie diese Zahlen zeigen. Das Erstaunlichste aber ist der Verbrauch. Der Testverbrauch über die Gesamtzeit betrug 9,85 Liter/100 km, Einzelverbräuche zwischen 8,5 und 11,4 Liter/100 km für zügige Überlandfahrt und ausgesprochene Stadtfahrt zur Hauptverkehrszeit. Die Fahrt nach Neuß unter Beachtung der ersten Vergaserstufe brachte 8,7 Liter/100 km Verbrauch, die Rückfahrt knapp unter 10 Liter/100 km. Was kann man von einem bequemen Fünfsitzer und 150 km/st Spitze eigentlich noch mehr verlangen? Kann man den Fortschritt der Automobiltechnik im allgemeinen und der Vergasertechnik im besonderen noch schlagender unter Beweis stellen? Mit der Isabella TS erwirbt man eben nicht nur ein außerordentlich bequemes, sondern dazuhin außerordentlich rasches *und* wirtschaftliches Fahrzeug.

Wie gesagt, erfolgt der Übergang von der ersten auf die zweite Vergaserstufe in der Ebene im direkten Gang bei 130—135 km/st. Das ging bei meinem Testwagen nicht ganz ohne „Loch", d.h. bei stärkerem Durchtreten des Gaspedals ging die Leistung kurzzeitig leicht zurück, ein Zeichen dafür, daß der zweite Lufttrichter etwas zu schnell geöffnet wurde. Das Werk hat zwar in das verbindende Drosselklappengestänge eine kleine hydraulische „Bremse" eingebaut, die das verhindern soll. Sei es, daß das verwendete Öl bei mir zu dünn oder der kleine Zylinder ungenügend gefüllt war — der schlechte Übergang war da. Der Mangel wäre sicher leicht zu beheben gewesen. Meines Wissens ist später auch eine Änderung der Einstellung der ersten Stufe erfolgt, um die Verhältnisse zu verbessern. Interessant im Zusammenhang mit dem Verbrauch ist vielleicht auch noch eine Vergleichsfahrt Stuttgart—Immenstadt mit einem Mercedes 300 c. Beide Fahrzeuge fuhren stur hintereinander, in Anpassung an den sonntäglichen Überlandverkehr mäßig schnell (Ebene maximal 120 km/st, Autobahn etwa 130 km/st). Verbrauch des Großen 30,6 Liter, der TS 18,2 Liter entsprechend 14,4 bzw. 8,5 Liter/100 km! Da beide Fahrzeuge mit Registervergasern ausgerüstet sind, erhellt hieraus besonders schön der Einfluß des Wagengewichts.

Auf der Landstraße und im Stadtverkehr macht die TS ihrem Namen „Tourensport" alle Ehre. Die Straßenlage war bei den Borgwards ja stets über dem Durchschnitt und schon bei der Isabella dank tiefen Schwerpunkts, Pendelachse und Stabilisator sehr gut. Heute ist nun auch die Lenkung so, wie ich sie mir seinerzeit gewünscht hätte, leichtgängig und ruhig (auch bei Seitenwind) und gut untersteuernd. Die Bremsen erwiesen sich auch bei der schnellen TS als sehr gut. Das Kupplungspedal wurde in seinen Bedienungskräften an das Bremspedal angeglichen, so daß jetzt die gesamte Bedienung als angenehm leichtgängig anzusprechen ist. Mit der Sitzposition wurde ich — mit wahrscheinlich kürzeren Beinen als der Bremer Durchschnittsbürger ausgestattet — allerdings noch nicht glücklich. Die Lenksäule liegt ja sehr flach, und der Abstand der unteren Lenkradkante vom Sitz ist ziemlich eng. Das erschwert das Einsteigen, hat aber den weiteren Nachteil, daß man den Sitz nicht weit nach vorn verstellen kann, weil das „Embonpoint" — sprich: der Bauch — allzuschnell mit dem Lenkrad in Kontakt kommt. Ich rutschte so weit wie möglich nach vorn und konnte Vollgas gerade noch mit voll ausgestreckten Zehen geben. Ich gewöhnte mich zwar daran, bezweifle aber, ob das jeder bequem findet, der unter 1,75 m groß ist. Letzten Endes gilt das ja auch für die Dame, für die sonst die Isabella schon ihrer Schönheit wegen begehrenswert erscheint. Die Pedale treten noch immer ins Unergründliche, da die Spritzwand nach wie vor senkrecht steht (besonders unbequem für den Bei-

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

ISABELLA TS



MOTOR

4 Zylinder, Bohrung × Hub 75 × 84,5 mm, Hubraum 1493 ccm, Verdichtung 1:8,2, Leistung 75 PS bei 5200 U/min, max. Drehmoment 11,7 mkg bei 3000 U/min, hängende Ventile (Stoßstangen und Kipphebel), seitliche Nockenwelle, 3 Kurbelwellenlager, Pumpenkühlung (Wasserinhalt 7 Liter), Druckumlaufschmierung (Ölinhalt 4,5 Liter) mit Feinstfilterung im Nebenstrom, Solex-Stufenvergaser 32 PAJTA, mech. Kraftstoffpumpe, 40 Liter-Tank im Heck, Batterie 6 Volt 84 Amp.st., Kolbengeschwindigkeit bei Höchstleistung (5200 U/min) 14,7 m/s, bei 100 km/st (3580 U/min) 10,1 m/s.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Einscheibentrockenkupplung (hydraulisch betätigt), Vierganggetriebe (I.–IV. Gang synchronisiert), Lenkradschaltung, Übersetzungen I. 3,86, II. 2,15, III. 1,36, IV. 1,00, Rückwärtsgang 4,06, Antrieb 3,9:1, Ölinhalt Getriebe 1 Liter, Achsantrieb 1 Liter, hypoidverzahntes Kegelrad-Ausgleichsgetriebe.

FAHRWERK

Selbsttragende Ganzstahlkarosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Schraubenfedern, hinten Pendelachse mit Schubstrebenentlastung und Schraubenfedern, vorn und hinten Teleskopstoßdämpfer, vorn Drehstabstabilisator, Reifen 5,90–13, Gemmerlenkung (15,3:1), hydraulische Fußbremse, Bremsfläche 744 cm², Stockhandbremse mechanisch auf die Hinterräder wirkend.

ALLGEMEINE ZAHLEN UND MESSWERTE

Radstand 2600 mm, Spurweite 1340/1360 mm, kleinste Bodenfreiheit 170 mm, Außenabmessungen 4390 × 1703 × 1463 mm, Wendekreisdurchmesser 11 m, Eigengewicht vollgetankt 1070 kg, zulässiges Gesamtgewicht 1375 kg.

Geschwindigkeits-Bereiche

I. Gang	0 bis 35 km/st
II. Gang	8 bis 70 km/st
III. Gang	15 bis 110 km/st
IV. Gang	20 bis 152 km/st

Beschleunigung

0 bis 60 km/st	8,5 sec
0 bis 80 km/st	13,5 sec
0 bis 100 km/st	19,5 sec
0 bis 120 km/st	29 sec
0 bis 140 km/st	42,5 sec

Verbrauch

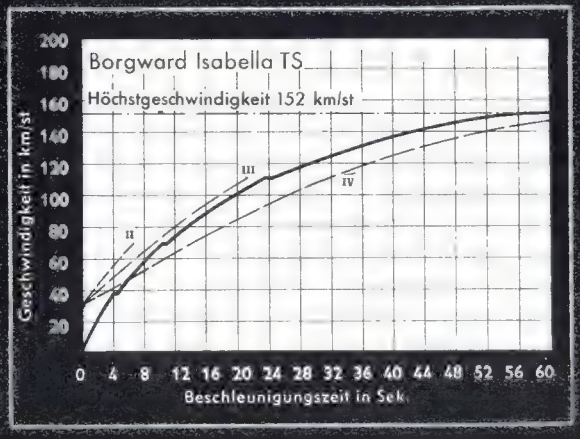
bei 60 km/st	5,5 Liter/100 km
bei 80 km/st	6,7 Liter/100 km
bei 100 km/st	8,4 Liter/100 km
bei 120 km/st	10,3 Liter/100 km
bei 140 km/st	12,5 Liter/100 km
bei 150 km/st	13,6 Liter/100 km
Normverbrauch	7,4 Liter/100 km
Testverbrauch	9,85 Liter/100 km

Leistungsgewicht

fahrfertig	14,3 kg/PS
voll belastet	18,4 kg/PS

PREISE

Limousine	DM 7980.—
zuzüglich Heizung	DM 160.—
Cabriolet 2/2sitzig (einschl. Heizung)	DM 10950.—
Golde-Schiebedach	DM 540.—
Zweifarbige Lackierung	DM 175.—
Weißwandbereifung 5fach	DM 96.—



Steuer und Versicherung

Kfz.-Steuer im Jahr	DM 216.—
Mindesthaftpflichtversicherung im Jahr	DM 340.— +5%
Kaskoversicherung bei 500 DM Selbstbeteiligung im Jahr	DM 404.— +5%

fahrer, der die Füße entweder nur waagerecht aufstellen oder senkrecht abstemmen kann). Wer von Statur mittel oder gar klein ist, sollte sich unbedingt eine Fußstütze verschaffen, denn die Isabella scheint zunächst nur für große Leute geschaffen.

Viel über die Karosserie der TS zu sagen, erübrigt sich fast, denn sie ist ja die gleiche wie bei der normalen Isabella. Ungewöhnlich viel Platz ist deren erstes Charakteristikum. Die Sitze sind infolgedessen so bequem, wie man sie sonst in der 1½-Liter-Klasse kaum findet. Bei der TS sind die beiden Vordersitze zusätzlich als Liegesitze ausgebildet, wie auch die Lichthupe (in Lenkradmitte) ein unentbehrliches Attribut eines so schnellen Wagens ist. Mit als einer der ersten Wagentypen wies die TS serienmäßig einen Außenspiegel auf.

Zwei Sonnenblenden, Aschenbecher am Armaturenbrett und im Fond, Zigarrenanzünder, Blinkerschalter am Lenkrad, Hupring, automatisch auf links und rechts ansprechende Innenbeleuchtung, Garderobehaken und Halteschlaufen links und rechts, einwandfreie Heizung und Belüftung (leider nicht im Serienpreis einbegriffen), große Seitentaschen an den beiden Türen nebst kleinen Ablagenetzen im vorderen Beinraum, Armlehnen für Fahrer und Beifahrer, abkurbelbare Fenster und Dreieckscheiben, ausstellbare Seitenfenster — das alles entspricht bester Ausstattungsnorm, wie sie bei rund 8000 DM eigentlich recht beachtlich ist. Ich wünschte mir nur auch die rechte Wagentür abschließbar (nur verriegelbar bisher) und die Kurbeln der Hauptfenster besser erreichbar. Der Kofferraum, reichlich dimensioniert, ist vom Rücksitz her zu entriegeln, Fernthermometer, Kraftstoff- und Zeituhr (Achttagelaufwerk) sind selbstverständlich, während ich mir zum Tachometer angesichts des sportlichen Einschlags der TS gern noch einen Tageskilometerzähler gewünscht hätte. Auch eine Scheibenwaschanlage wäre bei einem Tourensportler nicht ohne.

Nun — Wünsche und Preis lassen sich nicht ohne weiteres unter einen Hut bringen. Schließlich soll auch das nachträgliche Zubehörgeschäft noch blühen, und hier sind dem Ehrgeiz des einzelnen keinen Grenzen gesetzt. Halten wir jedoch der Gerechtigkeit halber fest, daß die Isabella TS einen erfreulich hohen Ausstattungsstandard von Haus aus mitbringt. Im Verein mit dem großen Innenraum hält sie ohne weiteres den Vergleich mit wesentlich teueren Wagenmodellen aus, die formlich längst nicht so gut gelungen sind. Zugestanden, daß es noch schnellere, noch komfortablere und noch temperamentvollere Wagen auf dem deutschen Markt gibt, aber bestimmt keine billigeren und wirtschaftlicheren, sowohl was den Verbrauch als auch die festen Betriebskosten mit Blick auf die gebotene Fahrleistung angeht. Den Borgward-Leuten ist mit der Isabella ein nahezu idealer Kompromiß gelungen, an dem gemessen einzelne offengebliebenen Wünsche zur Farce werden.

Dipl.-Ing. W. Buck

Sortierte Versicherungen

Herr Dagobert Meyer (mit Ypsilon) besitzt einen Wagen zwecks Erwerb der täglichen Brötchen durch Verkauf von Nudeln und ähnlich nahrhaften Dingen. Und im Augenblick hatte er Zeit. Obwohl er weder jung noch Geselle war, lud er sich — naturliebend von Haus aus — ein Mädchen ein. Dem fuhr er erst mit der Hand ans Knie und dann gegen einen Baum. Nun, es war nicht viel passiert. Rechter Kotflügel und Stimmung aber waren hin. Und das Mädchen hinkte. „Kleine Fische", sagte Herr Meyer, „mir reichts", sagte das Mädchen.

Dann schickte Herr Meyer die Reparaturrechnung an seine Versicherung. Wofür zahlt man schließlich die hohen Prämien? Da es sich aber bei eben derselben um eine Haftpflichtversicherung handelte, bekam er nach einigen Tagen einen ebenso freundlichen wie ausführlichen Brief, der ihn über die Vorzüge einer Kasko-Versicherung aufklärte. Herr Meyer beschloß ganz nebenbei, einer anderen Gesellschaft beizutreten.

Dann kam noch ein Brief. Von jenem Mädchen. Es war ein binnen-Brief. Und darf ich erwarten, schrieb sie, daß Sie beiliegende Arztrechnung binnen zwei Wochen begleichen. Herr Meyer fand dies ausgesprochen gemein. Also begab er sich zu seinem Anwalt. Der schüttelte zunächst sein greises Haupt, murmelte dann etwas wie „werden wir schon kriegen" und empfahl für zukünftige Unternehmungen ähnlicher Art eine Insassenversicherung. Herr Meyer schritt nachdenklich von dannen.— Dies hätte er wissen sollen:

Die Haftpflichtversicherung

Man kann auf dieser Welt alles versichern lassen, aber man muß nicht unbedingt; Haus, Hof, Hund, Stock, Schirm, Fahrrad, Frau, was man will. Sogar die Urlaubstage. Man kann aber auch alles übertreiben. Wie weit man übertreiben will, ist Geschmackssache.

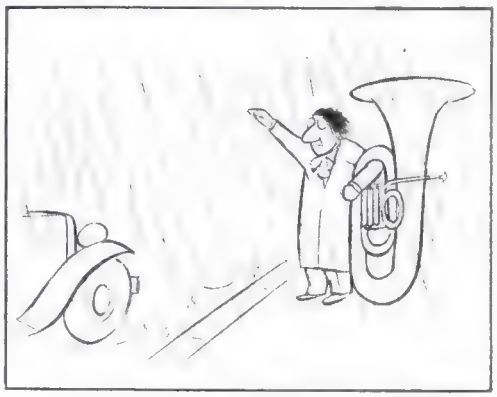
Bei Kraftfahrzeugen besteht indessen ein Unterschied: Sie *muß* man versichern. Haftpflichtversichern. Wo und bei welcher Versicherung ist nahezu gleichgültig. Die Prämien und Leistungen sind überall die gleichen, da staatlicherseits vorgeschrieben. Das ist das einzig wirklich Gerechte an der ganzen Geschichte. Aber auch der Ärger ist bei allen Versicherungen irgendwie der gleiche . . .

Die Versicherungsgesellschaft bezahlt den wirklich entstandenen Schaden, den der Versicherte einem anderen zugefügt hat. Daß über die Höhe der zu zahlenden Summe gelegentlich Streit entsteht, liegt in der Natur der Sache, hat aber mit Wert oder Unwert der Versicherung wenig zu tun. Dieser Streit wird zudem auch weitgehend von den Versicherern ausgetragen und braucht unsere Stimmung nicht wesentlich zu beeinträchtigen, wenn wir nur immer pünktlich unsere Prämien bezahlt haben. Es ist nämlich der Witz bei der Geschichte, daß kein Versicherungsschutz im eigentlichen Sinne mehr besteht, wenn eine Prämie nicht gezahlt worden ist. Zwar muß die Versicherung auch dann noch den Schaden tragen, kann sich aber bei Ihnen schadlos halten. Für den Fall allerdings kann man nur noch mit Ihnen weinen. Bezahlen Sie indessen aus konstanter Bosheit nach mehrmaliger Mahnung nicht, schickt die Versicherung ein vorgedrucktes Kärtchen an die Zulassungsstelle und — Sie sind die Zulassung samt Nummernschild los. So streng sind da die Bräuche.

Wohlan denn, es hatte gebumst. An jeden Unfallort gehört die Polizei. Das erspart nachher viel Ärger. So wichtig aber wie das pünktliche Bezahlen der Versicherungsprämie ist in jedem Falle ein sofortiger Brief an die Versicherung, in dem Sie ihr mitteilen, wann, wo und wieso das freudige Ereignis eingetreten ist und wo sich Ihr Wagen derzeitig befindet. Vor allen Dingen aber erkennen Sie dem Gegner gegenüber nichts, aber auch rein gar nichts an und wenn außer jedem Zweifel die Schuld am Unfall bei Ihnen liegt. Das schließt jedoch nicht aus, daß man einem Mitbürger, so man etwa auf einem Parkplatz dessen Vehikel verunziert hat, die eigenen Personalien usw. am Scheibenwischer hinterläßt, wenn man den Fahrer selbst nicht erreichen kann. Solches zu tun ist ein Akt des Anstandes und selbst Versicherungen sind nicht unbedingt dagegen. Und übrigens: Wer an einem Unfall beteiligt war, darf sich nicht vom Unfallort entfernen, bevor nicht alle notwendigen Feststellungen getroffen sind. Dem anwesenden Unfallbeteiligten geben Sie gelassen und ohne Groll Ihre Anschrift und die Ihrer Versicherung sowie die Versicherungsnummer. Nehmen Sie von ihm die gleichen Angaben in Empfang und wünschen Sie ihm darauf alles Gute für sein ferneres Wohlergehen. Besteht Grund zu der Annahme, daß der andere schuld ist, senden Sie ihm vor Ablauf von 2 Monaten einen eingeschriebenen Brief und teilen ihm höflich die Anschrift Ihrer Werkstatt mit unter dem Hinweis, daß Sie sich erlauben werden, ihm die Rechnung zuzuleiten. Bekommt man selbst so ein Brieflein, dann ist auch das kein Grund zur Beunruhigung. Leiten Sie den Brief an Ihre Versicherung weiter und harren der Dinge, die da weiter kommen. Das ist alles.

Ihren Wagen müssen Sie so schnell wie möglich wieder instandsetzen lassen. Und vertraglich haben Sie die Pflicht übernommen, alles zu tun, um die Kosten möglichst niedrig zu halten. Diese selbst werden Sie in den meisten Fällen verauslagen müssen, da die Werkstatt den Wagen kaum ohne Bezahlung herausgibt. Bei nennenswerten Schäden schickt die Versicherung einen Sachverständigen, um zu klären, welche Reparaturen notwendig sind und in welcher Art sie ausgeführt werden sollen. Für die Dauer der Reparatur können Sie sich einen Ersatzwagen mieten. Das muß selbstverständlich ein ähnliches Vehikel wie Ihr lädierter Untersatz sein. Sind Sie nicht in der Lage, die Reparaturkosten für Ihren Wagen zu verauslagen, teilen Sie diesen bedauernswerten Umstand der gegnerischen Versicherung mit und machen Sie diese darauf aufmerksam, daß Sie — so gern es Ihnen leid tut — leider solange einen Wagen mieten müssen, bis der Fall geklärt ist. Meistens geht es dann erfreulich schnell weiter.

Ja, und dann kommt der Augenblick, da Sie mit spitzer Feder die Forderungen an den Gegner ausrechnen. Dazu eines vorweg: *Jeder Unfall ist so oder so ein Zusatzgeschäft, bei dem man — will man nicht eine ausgesuchte Betrügerei begehen — für einen alten niemals einen fast neuen Wagen erhält.* Gewiß, man kann und soll Wertminderungen geltend machen. Aber in angemessenem Rahmen, schon um sich nachher nicht übers Ohr gehauen zu fühlen. Nehmen wir also an, eine Tür Ihres Wagens sei ausgebeult, tadellos überspachtelt und lackiert worden, so daß tatsächlich nichts mehr zu sehen ist. Natürlich besteht dann theoretisch der Einwand der Wertminderung weiter, denn die Tür ist ja in der Tat repariert worden. Wäre statt dessen eine funkelnagelneue Tür für 150 DM eingesetzt worden, dann wäre



keine Wertminderung mehr vorhanden. Also kann im Reparaturfalle die Wertminderung niemals höher als 150 DM sein.

Unter gewissen Umständen lassen sich auch Verdienstausfälle usw. geltend machen. Herr Meyer aber bekam nichts und bei der Schilderung seines Falles fiel bereits das für ihn entscheidende Wort:

Die Kaskoversicherung

Sie hätte die Reparatur des eingedrückten Kotflügels bezahlt, denn sie leistet laut Vertrag

a) für Unfälle, d. h. für Ereignisse, die unmittelbar von außen her mit mechanischer Gewalt auf das Fahrzeug einwirken, — und
b) für Schäden, die durch mut- oder böswillige Handlungen betriebsfremder Personen hervorgerufen werden.

Um von vornherein keine Zweifel aufkommen oder bestehen zu lassen: Die Kasko-Versicherung hat nur den Zweck, Schäden zu beseitigen, nicht etwa das Fahrzeug gegenüber seinem Zustand unmittelbar vor dem Schaden zu verbessern oder Ersatzfahrzeuge zu finanzieren. Diese an und für sich klaren Versicherungsbedingungen, die natürlich niemand bei Abschluß des Vertrages gelesen hat, führen dennoch immer wieder zu unliebsamen Diskussionen.

Herrn Meyers lädierter Kotflügel wäre wahrscheinlich ausgebeult, gespachtelt und lackiert worden. Danach gibt es dann Heulen und Zähneklappern, denn nun ist der Wagen teilweise blank und zum anderen Teil höchst matt, was Herrn Meyer natürlich nicht paßt. Will er zur Behebung seiner Unpäßlichkeit den ganzen Wagen neu lackieren lassen, auf daß der in seiner Ganzheit wieder glänze, dann befindet sich der Wagen äußerlich in einem besseren Zustand als vor dem Unfall und dafür werden die berühmten Abzüge „neu für alt" gemacht, über die man sich so sehr, wenn auch meistens grundlos, ärgert.

Und noch eines bedenke man zur Schonung der eigenen Nerven im Bedarfsfalle. Der nach einem Unfall zahlbare Betrag kann niemals höher sein, als der Zeitwert des Wagens ist. Diese Bestimmung wird durchweg als Betrug der Versicherung angesehen, weil man ja — unabhängig vom Zeitwert des alten Wagens — für einen neuen den vollen Kaufpreis zahlen muß. Bei Licht besehen muß es diese Bestimmung aber geben. Sonst würden Leute daherkommen, sich eine alte Klitsche zulegen, diese in Flammen aufgehen lassen, um dann mit Hilfe der Versicherungssumme phönixgleich einen neuen Wagen aus der Asche des alten entstehen zu lassen. Nehmen wir also an, Herr Meyer hätte sein Vehikel pfeilgrad vor den Baum gesetzt. Chassis, Lenkung und Achse seien hinüber und der Motor habe einen Schlag mitbekommen. Der Kostenvoranschlag laute auf 3500 DM. Sein Wagen soll — bei einem Neuwert von 6000 DM — unter Brüdern noch 3000 DM wert sein. Die Reparatur wäre unter diesen Umständen nicht mehr lohnend und der ganze Fall segelt unter der Bezeichnung Totalschaden. Die Versicherung zahlt dann den Zeitwert des Wagens vor dem Unfall unter Abzug des Wertes der Restteile und einer etwaigen Selbstbeteiligungssumme.

Damit ist das ominöse Wort heraus. Die Vollkaskoversicherung ist nämlich recht teuer. Man kann die Prämien niedriger halten, wenn man den Schaden bis zur Höhe einer bestimmten Summe selbst übernimmt. Die Höhe der Selbstbeteiligung ist weitgehend Geschmackssache und über den Geschmack sollte man nie streiten. Eigentlich auch nicht über die Höhe der Entschädigung. Jedenfalls nicht vor Gericht. *In Kaskofällen ist der Rechtsweg ausgeschlossen.* Das steht auch im Vertrag. In Streitfällen setzt sich ein Sachverständigenausschuß, bestehend aus je einem Vertreter der Versicherung und des Versicherten zusammen. Kommt es da zu keiner Einigung, entscheidet ein Obmann *endgültig*. Und nun das Entscheidende überhaupt: Die Frage an sich. Soll man eine Kaskoversicherung abschließen oder nicht? Niemals bekommt man für einen gebrauchten Wagen einen neuen. Daraus folgert umgekehrt: Empfehlenswert ist eine Kaskoversicherung immer bei neuen Wagen, sie ist sogar unvermeidlich, solange diese auf Abzahlung laufen. Mit zunehmendem Alter des Wagens lohnt sich diese Versicherungsart immer weniger, denn die Prämien bleiben unverändert hoch, die Abzüge neu für alt werden dagegen immer größer. In einem Falle aber sollte man eine Vollkaskoversicherung unbedingt abschließen: Für die Zeit einer Auslandsreise. In Italien beispielsweise besteht die Pflicht zum Abschluß einer Haftpflichtversicherung nicht. Ob man unter diesen Aspekten im Falle des Falles an sein Geld kommt, ist mehr als fraglich.

Und gleich noch einen guten Tip hintendran. Wenn Sie der Versicherungsgesellschaft — gleichgültig bei welcher Versicherungsart — die Rechnungen hereinschicken, erhalten Sie postwendend eine Abfindungserklärung, die Sie unterschrieben zurücksenden müssen. Sie haben damit erklärt, daß Sie für diesen Schadensfall vorbehaltlos abgefunden sind. Zuweilen aber zeigen sich nach ein paar Wochen noch Folgen des Unfalles, die Sie dann nicht mehr geltend machen können. *Deshalb lasse man sich, wenn eben möglich, mit dem Einsenden der Rechnungen Zeit.* Übertriebene Hast schadet hier — wie überall.

Schäden durch Brand und Diebstahl werden von der Kaskoversicherung bis zur Höhe des Zeitwertes gedeckt. Nicht Kaskoversicherte können sich natürlich gegen Feuer und Diebstahl allein versichern lassen. Die Schadensregelung verläuft wie bei der Kaskoversicherung. Ehrliche Diebstähle sind relativ selten. Meist wird der Wagen nach ein paar Tagen aufgefunden. Aber wie. Nun, den inzwischen entstandenen Schaden ersetzt die Versicherung mit den üblichen Abzügen neu für alt. Ist der Wagen tatsächlich weg und nach 2 Monaten auch noch nicht wieder aufgefunden, dann ersetzt die Versicherung den Zeitwert. Kommt er vor Ablauf dieser Frist zurück, müssen Sie ihn wieder übernehmen. Nachher gehört er der Versicherung.

Bei einem total ausgebrannten Wagen wird wie bei einem gestohlenen verfahren. Ersatz des Zeitwertes. Sonst Wiederherstellung, sofern sich das lohnt. Regelung sofort, also ohne Zweimonatsfrist. Sowohl für den Brandfall als auch für den Fall des Diebstahls gilt aber: Die Kosten eines Ersatzwagens übernimmt der Versicherer nicht. Das ist höchst unangenehm aber rechtens, denn es steht im Vertrag.

Trotz allem. Eine Diebstahls- und Feuerversicherung für den Wagen ist immer zu empfehlen, zumal die Prämien, gemessen an der Kaskoversicherung, lächerlich klein sind.

Damit wären die Möglichkeiten, sich versichert sicherer zu fühlen, schon beinahe erschöpft. Aber eben nur beinahe. Es würde ein verflixt schlechtes Licht auf die rührigen Versicherer werfen, würden sie nicht auch für den Fall der etwas rigorosen Beifahrerin und die Haut des höchst ehrenwerten Herrn Meyer etwas parat haben. Und sie haben. In Gestalt der

Insassen-Versicherung

Herr Meyer muß die Arztrechnung des hinkenden Mädchens bezahlen, ob er will oder nicht, sobald das Mädchen ihm ein Verschulden am Unfall nachweisen kann. Wäre er auch selbst verletzt worden, hätte er natürlich von niemanden etwas einzukommen, denn er hat als Fahrer des Wagens für sein Handeln selbst einzustehen. Das alles ist hart und kann durch eine Insassenversicherung etwas gemildert werden. Sie gibt es in allen Variationen, von der Entschädigung für Tod und Invalidität bis herunter zum Krankenhaustagegeld. Die Versicherungssumme erstreckt sich jeweils auf das ganze Fahrzeug und wird im Schadensfalle durch die Zahl der Insassen geteilt und nicht in voller Höhe an jeden Insassen oder dessen Hinterbliebenen ausgezahlt.

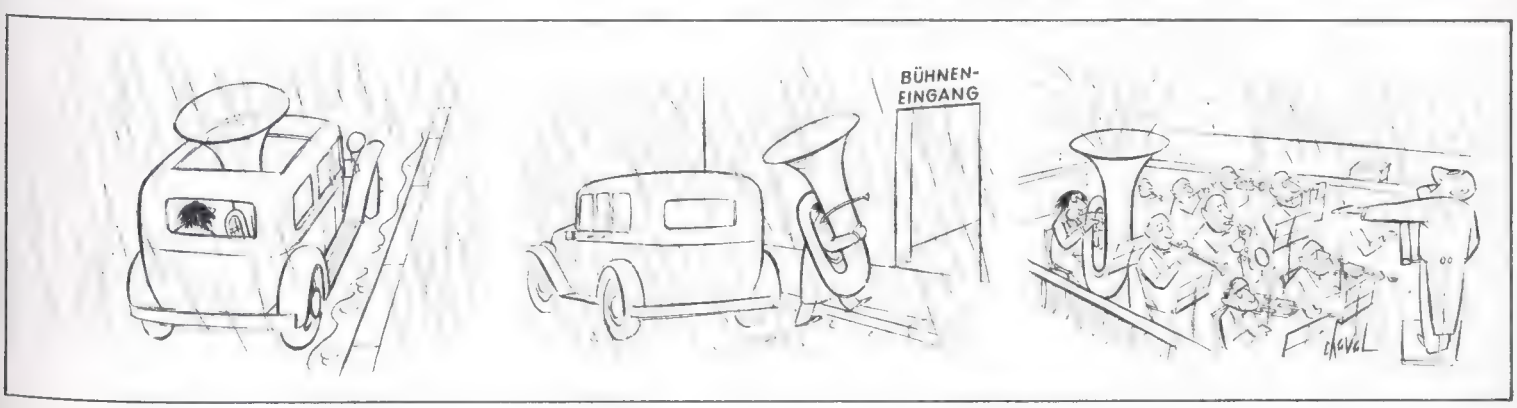
Um es klar herauszustellen: Wenn außer jedem Zweifel steht, daß der Fahrer die Verletzungen der Insassen verschuldet hat, dann zahlt die Haftpflichtversicherung. Womit denn gesagt sein soll, daß Insassenunfallversicherungen im wesentlichen eine Beruhigung für die eigene Witwe und eine freundliche Geste gegenüber den Mitfahrern sind.

Eine Versicherungsart muß hier noch erwähnt werden, weil ihr Wert — ganz zu Unrecht will uns scheinen — von den wenigsten Fahrzeughaltern erkannt wird.

Die Rechtsschutz-Versicherung

In einer Zeit der Verbote und Gebote kann es jedem von uns schon morgen passieren, daß er in einen Straf- oder Zivilprozeß verwickelt wird. In diesem Falle hält die Versicherung ihren breiten Daumen dazwischen, indem sie Anwalt- und Prozeßgebühren übernimmt. Bei den bekannt hohen Ausgaben eine erörterungswerte Sache, um so mehr, als die Prämien durchaus tragbar sind.

So, das wär's denn. Keine Versicherungsart aber — das bedenke man immer — ist gut genug, als daß es nicht besser wäre, so zu fahren, daß man ihre Leistungen nicht in Anspruch zu nehmen braucht. *W. B—d.*



Eine Fahrt mit Sofia

Es gibt verschiedene Arten, zu leiden auf dieser Welt. Keine ist so nervenzerreißend wie die, von einer Frau gefahren zu werden; besonders, wenn man die törichte Idee gehabt hat, ihr das Autofahren selber beizubringen.

Die Gepäckfrage ist meistens diejenige, bei der die ersten Widerstände des Mannes sichtbar werden. Am Tage der Abfahrt stehen zwei ungleiche Gepäckhaufen nebeneinander vor der Haustür. Ich habe teils aus Faulheit, teils durch Erfahrung gelernt, möglichst wenig mitzunehmen. Der Krieg hat jedem zum Gepäckträger verholfen und uns gezeigt, warum dieser Beruf heute im Begriff ist, zu verschwinden. Sofia aber hat solche Sorgen nie gehabt, da immer ein galanter Herr zu Hilfe kam. Solange ich noch einen Sportwagen besaß, gab es kein Problem, es ging eben nichts mehr hinein, und so hatte Sofia resigniert. Um so nachdrücklicher wurden mir die Nachteile des Wagens betont, als sich kurz vor einer Party herausstellte, daß das schöne Kleid zu Hause geblieben war.

Jetzt, wo ich nachgegeben habe und einen Viersitzer besitze, ist die Gepäckfrage außer Rand und Band. Wir fahren für fünf Tage weg, und man kann kaum aus dem hinteren Fenster herausschauen. Im Rückspiegel sehe ich immer wieder eine Hutschachtel — in die selbstverständlich keine Hüte, sondern Schuhe verpackt sind — und einige lose Bücher, die den Weg zurück zu ihren Besitzern antreten.

Wir fahren los und sind gar nicht lange unterwegs, ich mache mir im Kopf einen kleinen Fahrplan zurecht, wo wir tanken und essen werden, als der erste Schreck mich durchrüttelt.

„Um Gottes willen, ich habe meine neue amerikanische Sonnencreme ‚Nuclear-Splash' vergessen! Wir müssen zurück! Wie gut, daß ich mich jetzt daran erinnert habe; stell' dir vor, es wäre mir erst in einer Stunde eingefallen!"

So etwas wird einem mit solcher Sicherheit gesagt, daß man sofort brav umdreht und überzeugt ist, daß es von Sofia genial war, überhaupt daran gedacht zu haben.

Nun haben wir den „Nuclear-Splash" im Auto, und es geht weiter mit Musik. Ich war auch immer dafür, ein Radio im Auto zu haben. Man schläft nicht ein, wenn man allein lange gerade Strecken zu fahren hat, und die Reise entwickelt sich nicht so eintönig. Bei Sofia aber hat kein Sender eine lange Lebensdauer, und so hören wir ein andauerndes Pfeifen, Kreischen . . .

Um die Mittagszeit halten wir vor einem „Routier" (eine Kette von Restaurants in Frankreich für Lastkraftfahrer, in denen man gut und billig essen kann), von dem ich Gutes gehört habe. Da ich sehr pedantisch bin, prüfe ich, ob die Türen geschlossen sind. Sofias Tür war auf, dafür dar Fenster zu. Meistens macht sie es umgekehrt.

Ich freue mich schon enorm auf die Speisekarte. Was wird es geben? Schnecken, vielleicht Fasan? Die Menus gehen gewöhnlich von 250, 450, 750 bis 1000 Franken. Ich bestelle also das Menu zu 450. (Hors d'Oeuvres, Schnecken, Entrecôte und Käse.) Bei Sofia ist das Aussuchen in einem solchen Restaurant, wo die Spezialitäten des Hauses nicht in roter Schrift auf dem Menu zu ersehen sind, äußerst schwer. Was ich gewählt habe, würde sie niemals nehmen, nein! Es muß etwas ganz Originelles sein, und so wird es auch. Erst schaut sie den Besitzer (in den Routiers steht gewöhnlich die Besitzerin hinter dem Herd und der Besitzer nimmt die Bestellungen an) mit bemitleidendem Blick an und sagt:

„Haben Sie Poularde demi-deuil?" (Rahmsauce, Morilles usw.).

„Nein, heute leider nicht, aber vielleicht findet die Dame etwas Passendes in den drei anderen Menus", antwortet etwas eingeschüchtert der Besitzer.

„Schade, ich hätte so gerne Poularde gegessen", und mit gelangweiltem Ausdruck: „Bringen Sie mir dann Rühreier!"

Beim Kaffee macht sich bei mir der Rotwein schon bemerkbar, und ich schlage vor, Sofia möchte doch anschließend unser Auto fahren, damit ich eine Siesta einlegen kann. Fieberhaft steigt sie dann auf den Fahrersitz, und mit einem Ruck sind wir in der Mitte der Straße. Es ist erstaunlich, wie unsicher ich mit meiner eigenen Sofia fahre, und wie sicher ich mit den Sofias der anderen bin. Bei der eigenen kennt man alle Fehler und glaubt, sie wird nie Fortschritte machen, bei den anderen ist man in Unkenntnis ihrer Fahrkünste, und das ist gut so.

Vor uns nichts; eine schnurgerade Strecke, kein Verkehr, also kann ich schlafen. Ich schließe die Augen und brauche gar keine Schafe zu zählen, das tut der Wein für mich. Ich träume ziemlich schwer, wie man eben träumt, wenn man Schnecken mit Knoblauch gegessen hat, aber es dauert gar nicht lang, und ich spüre einen Ruck, wache auf und sehe: rechts Schienen, links Schienen, wir stehen mitten auf einem Bahnübergang.

„Schnell, weiter, weiter" schreie ich.

Sofia drückt auf den Anlasser, und wir machen einige kleine Sätze — nicht weit.

„Tue doch den Gang heraus, und drücke noch einmal auf den Anlasser!" und ich stelle mich an, ihr auch manuell zu helfen.

„Nein, laß mich machen, außerdem war ich gar nicht schuld . . ."

„Sofia, ich glaube dir alles, aber wenn du nicht bald etwas unternimmst, um von hier wegzukommen, wird unsere Unterhaltung schmerzhaft abgebrochen werden."

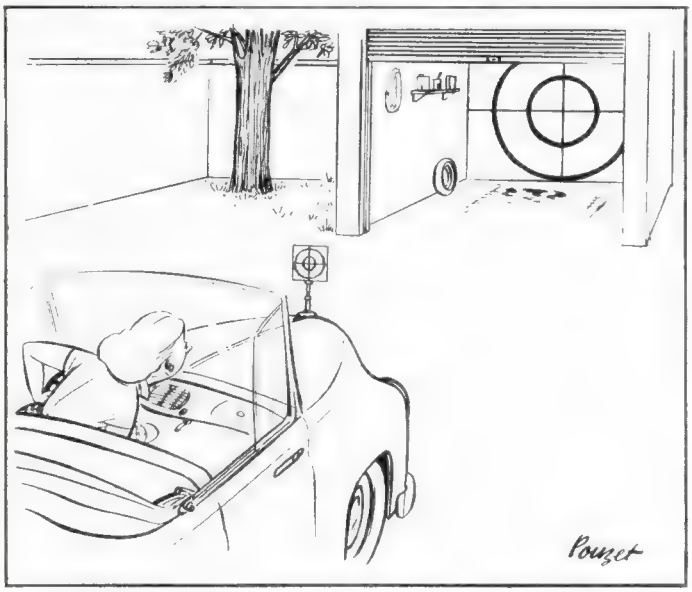
Der Motor läuft, Sofia fährt los und gleichzeitig, wie von einer magischen Hand betätigt, gehen die Bahnschranken hinter uns zu.

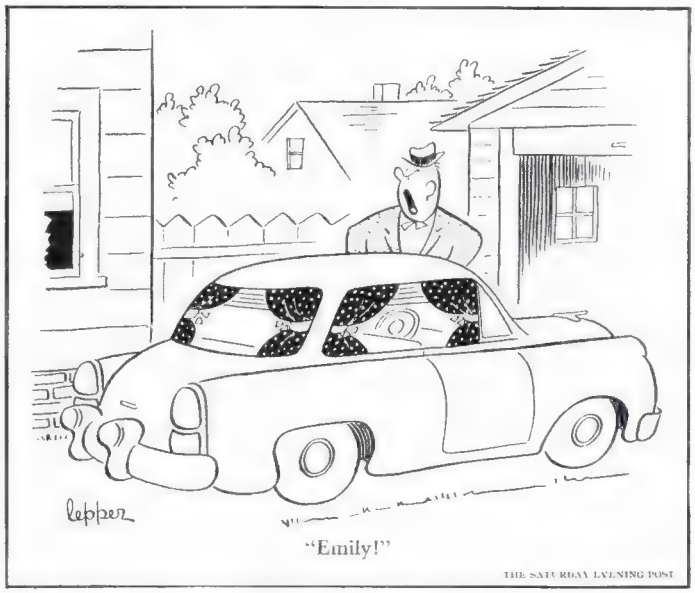
Nach einer solchen Aufregung kann man schwer wieder einschlafen. Ganz ausgeschlossen wird es erst, wenn Sofia immer wieder versucht, durch Konversation mich von den Schaltfehlern oder Gefahren der Strecke abzulenken.

Frauen am Steuer haben mehr Ehrgeiz als Männer, wenn man von einigen Dieselfahrern absieht. Die größte Beleidigung für Sofia ist, wenn ihr vorgefahren wird. Ist es ein großer Wagen, so müssen wir ihm nachfahren. Ist es ein schneller Sportwagen, geben wir es auch nicht gleich auf, ist es aber ein gleich starker wie jetzt, dann beginnt das Fegefeuer für mich: einmal sind wir vorne, dann wieder der Peugeot, beim Vorbeifahren schauen wir wie hypnotisiert beide nach vorne — vielleicht wird die nervliche Spannung und die Lautlosigkeit dem Wagen einige PS mehr geben. Der andere Herr im Peugeot blickt auch nicht herüber. Da wir eine Zeitlang nebeneinander fahren, bemerke ich im Augenwinkel, wie er den Oberkörper immer wieder nach vorne rückt, aber das nützt auch nichts mehr, Sofia zieht an ihm vorbei.

Unser Rennen ist siegreich beendet. Mit erheblichem Zuwachs an weißen Haaren meinerseits sind wir am Ziel angelangt. Sofia parkt direkt vor einem Parkverbotsschild, aber auch dagegen wird der Polizist, der auf uns zukommt, nichts machen können. Nach einer kleinen Unterhaltung löst sich ein strenger Gesichtsausdruck in freundlichstes Lächeln auf, und wir dürfen uns hier ausnahmsweise aufhalten, als ob das Schild eine „Fata Morgana" wäre.

Wieder habe ich mich umsonst aufgeregt, denn es scheint eine schützende Hand über Damen am Steuer zu ruhen. *Paul Fürst Metternich*





Fridolin und der Hydrant

Fridolin fährt schon seit Menschengedenken Auto — ein Strafmandat bekam er noch nie. Sollte er wirklich mal eine Ampel übersehen, bemerkt das kein Mensch — und hat er falsch geparkt, weist er todsicher bei der Verhandlung ein Alibi vor, aus dem hervorgeht, daß der Polizist mal wieder den Verkehrten aufgeschrieben hat in der Eile. Ich aber — nur ein paar Meter falsch herum in einer Einbahnstraße, schon steht der Mann mit dem Notizbuch da. So ist das: Die Gleichberechtigung steht nur auf dem Papier.

Neulich sollte Fridolin einen Vortrag halten vor illustrem Publikum. Der Vortrag versprach sehr langweilig zu werden (Politik und so); und um der Sache doch etwas Glanz zu verleihen, nahm er mich mit.

Auf der Hinfahrt versuchte ich vergeblich, Fridolin vom Anblick einiger am Horizonte auftauchender Pappeln abzulenken: er ist ein großer Botaniker, und vor allem die Pappeln haben es ihm angetan. Ich kenne das schon: Man steht ewig im Feuchten, indessen er um die Stämme tigert.

In dieser baumlosen Rübensteppe nun waren sie nicht zu verbergen. „Sieh an", sagte Fridolin, „Pappeln! Schau mal auf die Uhr — meinst du, es sei noch genügend Zeit? Vielleicht sind es Marylandica — ich wette sogar!"

Wir hatten nicht genug Zeit. Aber ich meinte, es könne diesem Vortrag nichts schaden, würde er etwas kürzer ausfallen. Und dann: Wir Frauen sind schließlich weder Egoisten noch Spielverderber. Wir wissen: Das berühmte „Kind im Manne" — kluge Ehefrauen lassen es wachsen, blühen und gedeihen. Robusta oder Marylandica: mir ist es gleich. Aber die Sonne scheint sehr schön, es ist frühlingsgrün um die Pappeln, und im Vortragssaal riecht es bestimmt nach kalter Asche. Noch lieber hätte ich ja eine Tasse Kaffee. Aber Sanftmut und Selbstlosigkeit kleiden mich vorzüglich, ich weiß. Für Männer bin ich dann einfach unwiderstehlich. Guter, sage ich, fahr man hin. Wir haben noch Hekatomben von Zeit!

Schon wendet er das Steuer. Wir surren durch pottebenes Land; Unland, just durch eine neue Straße erschlossen. Sonst ist da nichts wie Zukunft: Baugelände; so weit das Auge reicht. Ein paar Häuserchen hat man schon errichtet, aber die haben wir schon weit hinter uns gelassen.

Nun entdeckt Fridolin, daß es doch zu spät werden könne. Schließlich möchte er gern vor Beginn seines Vortrags eine Viertelstunde zur Sammlung haben. Aber er meint wie alle Männer, von einem einmal gefaßten Entschluß abzuweichen mindere das Ansehen. Fridolin also gibt kräftig Gas, just als wir, den Pappeln nun näher, von der Straße auf einen Feldweg abbiegen.

Es gibt dann einen Ruck. Fridolin bremst. Wie von einer Tarantel gestochen saust er jetzt aus dem Wagen — natürlich nicht, ohne einmal wieder die Türe zuzuschlagen: Kann er denn nicht einmal Rücksicht auf meine Nerven nehmen, wo ich ihn schon hundertmal, tausendmal darum bat?

Aber was rauscht da so? Komisch. In dieser Wüste kann eigentlich kein Wasserfall sein! Just, als ich mir eine Zigarette anzünden will, ruft Fridolin. Eva! Evaaa! Du lieber Himmel, das klingt ja alarmierend. Und als ich die Türe öffne . . .

Was eigentlich geschehen ist, ahne ich nicht. Fridolin jedenfalls steht in einer sich ständig vergrößernden Pfütze. Seine guten Vortragsschuhe werden von der wachsenden Flut umspült. Was machst du denn da? Kannst du nicht ein paar Schritte weitergehen?

Es rauscht.

So hilf mir doch! schreit Fridolin. Siehst du denn nicht, daß ich einen Hydranten umgefahren habe!

Ach so, ja, ich sehe. Vorerst stehe ich wie angewurzelt — aber da ihn das zur Raserei bringt, laufe ich los; querfeldein, den Häuserchen zu. Baugruben, Zementbottiche, Ziegelsteine, Sandhaufen. Nirgends ein Mensch: Maurer essen immer zu Mittag, wenn man sie braucht. Man kennt das. Ein einziges Haus scheint schon bezogen: Gardinen an den Fenstern sprechen dafür. Eine Klingel haben sie natürlich noch nicht an der Haustür — aber in einer Gegend, wo der Hydrant durchaus die einzige und höchste Erhebung weit und breit ist, da hat man meine Länge von 1,69 Metern kommen sehen.

Sie wünschen? fragt eine blaubeschürzte Matrone kühler, als die Situation verlangt. Och, sage ich, was sollen wir bloß tun, der Hydrant . . . sehen Sie mal, nun läuft die ganze Leitung leer und die Gegend über! Und Fridolins Vortrag. Sie müssen das verstehen! Kann man nicht das Wasserwerk antelefonieren? Sie habe kein Telefon, sagt die Frau.

Aber vielleicht kann man jemanden irgendwohin schicken, ich weiß auch nicht wohin, aber vielleicht mit dem Fahrrad, oder . . .

Hier sei niemand und auch kein Fahrrad, sagt die Frau. Nein, gar niemand. Nur sie.

Himmel, schreie ich, Sie können nicht mal Kaffee kochen, Ihr Wasser läuft weg! Aber das hat sie nicht mehr gehört: Die Tür fiel lange ins Schloß.

Es bleibt nur übrig, zu Fridolin zurückzukehren. Ich gehe ganz langsam — ich enttäusche ihn so ungern. Schließlich komme ich doch ohne Hilfe, und das erfährt er noch früh genug. Außerdem ist es heiß und staubig: Er sollte seiner Quelle eigentlich froh sein.

Noch immer harrt er dort aus. Wie hat sich die sandige Landschaft verändert! Eigentlich sehr zu ihrem Vorteil: Wasser ist immer so reizvoll. Ich kann mir ganz gut vorstellen, wie das berühmte Blumenmeer, das Afrika sofort nach Regengüssen in ein Zauberland verwandeln soll, nun bereits zu keimen beginnt. In dieser dürren Erde schlummern vielleicht zukünftige Rosen und Lilien, am Ende gar Asphodelo . . .

So rede doch, ruft Fridolin, was du erreichtest!

Ich? Nichts.

Ja, zum Donner, soll ich denn ewig hier im Wasser stehen?

Nein, fürwahr, das kann er nicht: Schon sind nicht nur die Vortragssocken hin, auch die Hosenränder. Unmögliche Situation. Aber weshalb steht er überhaupt in den Fluten? Er sieht doch, daß weder Steine noch Erdklumpen noch Autoputzlappen diesem Ungeheuer das Maul stopfen. — Spielt Fridolin „Fels im Meer"? Schließlich brauchte man doch nur wegzufahren, höchst einfach!

Aber Fridolin brüllt in das Rauschen, ob wir denn angesichts dieser durch uns (ich höre immer „uns") herbeigeführten Katastrophe auch noch fahrerflüchtig werden wollten?

Nun, wenn schon! Ich jedenfalls kann nichts dafür.

Schließlich lassen wir rinnen, was da rinnt, und fahren, ein nettes Loch im Kotflügel, stadtwärts. Zur Polizei, versteht sich. Mit einem Schupo wieder retour. Und zurück zur Stadt, indessen der Schupo die Quelle bewacht; und mit einem Arbeiter zurück. Und noch einmal, Werkzeug zu bringen. Die Gegend kenne ich nun, inwendig und auswendig. Erst, als die dem Vortrag bemessene Zeit just vorüber ist, sind wir unter Hinterlassung unserer Adresse in Gnaden entlassen.

Natürlich gibt dies wieder kein Strafmandat, bewahre. Nur Rechnungen: Für einen neuen Hydranten, für Entfernung der Reste eines alten, für Aushebung eines guten Kubikmeters Erdboden, Löhne für zahllose Arbeiter, Entschädigung für einen versoffenen Acker mit jungem Roggen und so fort. Womöglich werden sich noch Friseure und Wäschereien melden, denen das notwendige Naß nur noch spärlich rann auf Eingeseiftes. Wie, wenn die Feuerwehr leere Schläuche richtete auf brennende Dachstühle? Außerdem war die städtische Leitung ohne Wissen der Behörde angezapft worden von Bauunternehmern und Maurern. So wird sich ein Krieg aller gegen alle entspinnen hinter unserem Rücken.

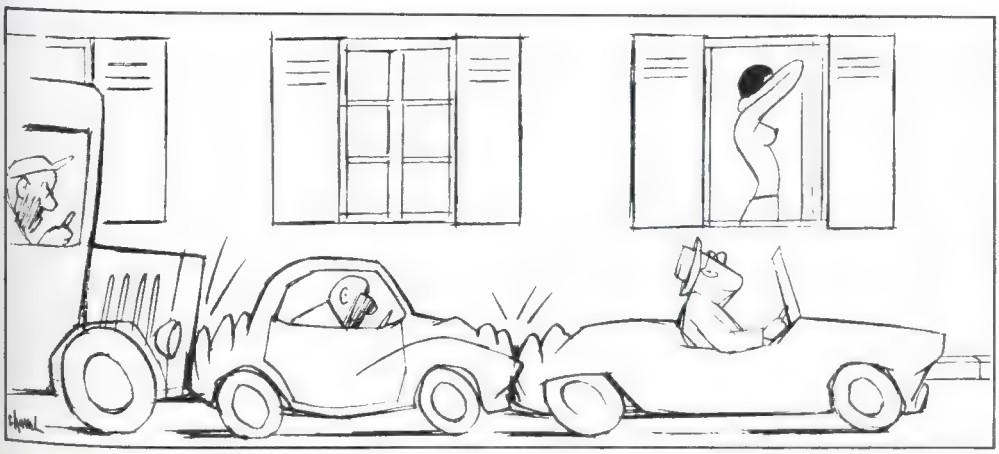
Schweigend rollen wir voran. Fridolin ist nun nicht in der Laune, sich mit dem todschicken Mantel zu beschäftigen, den ich ihm nach glanzvollem Vortrag hatte abringen wollen — immer durchkreuzt er meine wohlerwogenen Pläne. Für Hydranten wirft man das Geld aus dem Fenster!

Auf einmal fragt Fridolin leise und akzentuiert in die nur vom Summen des Motors erfüllte Stille, was ihn eigentlich bewogen habe, diese Unglückspappeln anzustreben? Schließlich war die Zeit sowieso knapp genug, und er hätte eine Tasse Kaffee vor dem Vortrag so nötig gehabt. Aber natürlich, wer mir zu so einer Wahnsinnstat zuredet, das bist immer duuu!

Was sagen Sie dazu! Mir fehlen einfach die Worte. Wo just ich meinen Kaffee opferte, nur so aus Selbstlosigkeit. Gerade, daß ich noch japsen kann: „Männer!"

Das sagt alles.

Gela Steinhardt



Zur Verteidigung des Rennsports

Bei der diesjährigen Mille Miglia sind sechs Menschen ums Leben gekommen, drei Fahrer, drei Zuschauer. Als dies bekannt wurde, konnte man in der deutschen Tagespresse und in den Illustrierten wiederum heftige Angriffe gegen den gesamten Automobilsport lesen, Angriffe — dies möchte ich ausdrücklich konstatieren —, in denen ein sehr gehässiger Unterton zu vernehmen war, Angriffe auch, die weit von jeder Sachlichkeit standen. Schon die Überschriften waren deutlich genug. Ich zitiere einige: Blutiger Spaß ... Stoppt die Raserei ... Gericht über die Mille Miglia ... Die Erbschaft von Le Mans ... Tausend Meilen bis in die Ewigkeit ... Lizenzen zur Fahrt in den Tod ... Das Ende des klassischen Rennsports ... organisierter Mord ...

Ehe wir uns hier mit der Mille Miglia und mit den Berichten im einzelnen auseinandersetzen, möchte ich aber eine Frage stellen, eine Frage, von der ich überzeugt bin, daß sie schon von vielen Lesern dieser Zeitschrift im stillen Kämmerlein gestellt worden ist, ohne daß man eine rechte Antwort gefunden hat. Warum wird seit einiger Zeit (vornehmlich seit Le Mans) von der Tagespresse gerade auf dem Automobilsport „herumgehackt"? Warum wird von jedem Toten, den es im Automobilsport gibt, spaltenlang und und mit erhobenem Zeigefinger berichtet, während die Toten aus anderen Sportarten entweder gar nicht erwähnt werden oder still in kleinen Dreizeilen-Nachrichten verschwinden? Warum bringt die „10 Pfennig Bildzeitung" nach dem Unfall auf der belgischen Rennstrecke von Chimay (4 Tote unter den Zuschauern) eine dreispaltige Riesenüberschrift auf der Titelseite: „Macht Schluß mit diesem Wahnsinn" — während die 15 Nonnen, die ein kanadischer Düsenjäger tötete, als er brennend auf ein Kloster stürzte, zwar registriert werden, aber keineswegs moralisiert: ich habe noch keine Zeitung gesehen, die daraufhin geschrieben hätte: Schluß mit dem blödsinnigen Düsenjägerfliegen über menschlichen Wohnsiedlungen!

Im übrigen erinnere ich daran, daß vor anderthalb Jahren in England ein solcher Düsenjäger bei einer öffentlichen Vorführung über einem von Menschen — von unbeteiligten Zuschauern — übersäten Flugplatz explodiert ist. Ergebnis: 103 Tote, darunter ein Luftmarschall Ihrer Majestät. Ergebnis in den Zeitungen: Natürlich einige Schlagzeilen, weil 103 Tote eben eine „Sensation" sind (für die Zeitung wohlverstanden . . .) — aber aufgeregt hat sich niemand darüber. Niemand fragt: Müssen Düsenjäger-Flüge sein, sind sie zum Wohle der Menschheit unbedingt notwendig, aber alle Leute stellen die Frage: sind Rennen notwendig?

Nun komme mir ja kein Militär und behaupte: die 15 Toten im Nonnenkloster müssen hingenommen werden, weil ein Düsenjäger zur Landesverteidigung dient, ein Rennwagen aber zum Sport, und Landesverteidigung ist notwendig, Sport aber nicht. Selbst wenn wir die Notwendigkeit von Düsenjägern in einer Luftwaffe anerkennen (es gibt eine ganze Reihe militärischer Experten, die nur noch der ferngesteuerten Rakete eine Zukunft geben und den Düsenjäger bereits für überlebt halten) — wozu fliegen diese anerkannt gefährlichen Maschinen über Städte? Wozu machen sie Vorführungen? Warum sind die Piloten nicht besser ausgebildet, damit keine oder weniger Unfälle passieren?

Hat eine Zeitung schon jemals diese Fragen gestellt? Gehen wir auf ein anderes Gebiet über. Just in dem Augenblick, als ich diesen Artikel zu schreiben anfing, kam die Morgenzeitung. Darin entdeckte ich eine kleine Meldung: 14 Tote bei einem Omnibusunglück in der Nähe von Bozen. Vollbesetzter Touristenbus in eine Felsschlucht gestürzt. Zahlreiche Schwerverletzte. Übrigens eine Meldung, die es fast jeden Tag gibt, wenn man die gesamte europäische Presse durchliest.

Wozu fahren Touristen-Busse in die Alpen? Dienen sie dem technischen Fortschritt? Der Wehrertüchtigung? Der moralischen Aufrüstung? Nein? Wozu dann? Sie fahren zum Vergnügen in die Alpen, es ist Sport, Freizeitgestaltung — können wir zulassen, daß durch solche Omnibusunfälle Unschuldige zu Opfern werden? Was wird getan, um solche Unfälle zu vermeiden? Werden die Omnibusfahrer besser geschult? Die Omnibusse mit anderen Sicherheitsvorrichtungen ausgestattet? Keineswegs. Man hat sich offenbar damit abgefunden, daß es in der Sommerzeit in jeder Woche Dutzende von Toten gibt. Zum Vergnügen. Zum Sport.

Höre ich nicht eben den Einwurf einiger Leser, ich würde Demagogie treiben, Verhetzung, Verdrehung von Tatsachen? Ich weise das scharf zurück. Ich tue mit den Omnibusunfällen nur das, was die Tageszeitungen mit den Rennen tun. Aber gehen wir weiter. Es gibt noch andere Gebiete. Das Bergsteigen zum Beispiel. Es ist völlig gleichgültig, wann und wo ich im Sommer eine Zeitung aufschlage. Ich werde immer irgendwo eine Notiz finden, die von einem Bergsteigerunfall berichtet. Warum wird das Bergsteigen nicht verboten? Die Zeitungsredakteure, die über die Rennen schreiben, werden mir vielleicht entgegnen: das wäre ein Eingriff in die verfassungsmäßig garantierte Freiheit des Berges. Wenn ein Mann das Matterhorn über dessen Nordwand besteigen will, soll er es tun. Ob er dazu die hinreichende Ausbildung besitzt und die hinreichenden Hilfsmittel, wenn kümmert das? Die Leute müssen wissen, was sie tun . . . sie müssen wissen, daß es Lawinen gibt, sie müssen wissen, daß man als unerfahrener Bergsteiger besser einen Führer mitnimmt, daß es Gletscherspalten gibt, Wetterstürze, loses Gestein. Gut, wir merken uns das. Wir stellen nur noch die Frage: Wozu, wem oder was dient das Bergsteigen? Warum versuchen Leute, einen Berg, den man vom Süden her auf einem bequemen Fußweg besteigen kann, vom Norden her durch einen Felskamin zu erklettern, unter dauernder Lebensgefahr? Nervenkitzel? Renommiersucht, Rekordsucht, Wagemut, Leichtsinn? Keineswegs. Sport. Sport um des Leistungsbeweises willen. Weil es Spaß macht. Ein blutiger Spaß, nicht wahr, diese fünf oder acht oder zehn Bergtote jede Woche, jeden Sommermonat . . . Leute darunter, die gar nicht selbst Bergsteiger sind, sondern nur einfach mitlaufen, mitgenommen werden, Frauen darunter, manchmal Kinder, ganze Schulklassen, die elendiglich im Schnee umkommen.

Mit dem gleichen Recht, mit dem eine Tageszeitung zu dem Thema Mille Miglia die Überschrift gebraucht: Organisierter Mord — mit dem gleichen Recht könnte man jeden freigegebenen Start für einen Düsenjägerpiloten, jede Anzeige einer Omnibusgesellschaft für eine Ferienfahrt in die Dolomiten und jede Aufforderung zu einer Bergtour auch als „organisierten Mord" bezeichnen, einfach deshalb, weil alle diese Unternehmungen einen gewissen Wahrscheinlichkeitsgrad mit sich tragen, daß etwas passiert, obwohl die Menschheit ohne Düsenjäger, ohne Omnibusfahrten, ohne Bergbesteigungen und sicher auch ohne Mille Miglias leben könnte.

Wozu noch zu sagen wäre, daß die Zahl der durch Düsenjägerunfälle (ich spreche nicht von Verkehrsmaschinen!) getöteten Piloten und Zivilisten, die Zahl der durch Omnibusunfälle getöteten Vergnügungsreisenden (ich spreche nicht vom Werksverkehr!) und die Zahl der durch Bergunfälle ums Leben gekommenen Touristen je für sich wesentlich größer ist als die Toten, die es auf und an einer Rennstrecke gibt.

Und jetzt kommen wir zur Mille Miglia. Ich habe sie bisher dreimal gefahren. Und ich habe dabei nicht nur die Strecke studiert, sondern auch die Menschen da unten, die Italiener, die Zuschauer. Man kommt ja stets einige Tage vor dem Rennen nach Brescia, zum Probieren. Und bei meiner ersten Mille Miglia, 1952, die ich zusammen mit dem Chefredakteur dieser Zeitschrift fuhr, blieb unser Wagen mit einem Maschinendefekt in einem kleinen Dorf hinter Pescara liegen. Wir haben uns dann diese Mille Miglia mit den Dorfbewohnern zusammen an der Strecke angeschaut. Ich weiß, wie sich die Zuschauer verhalten.

Sie stehen grundsätzlich an den gefährlichen Stellen der Strecke, nach Möglichkeit auch nicht *an* der Bahn, sondern mit den Fußspitzen noch *auf* der Straße. In den Außenkurven natürlich. Da, wo möglicherweise einer 'rausfliegt. Wenn einer zu schnell ankommt und sich dreht, klatschen sie Beifall vor Begeisterung, weil sie etwas Sensationelles und Aufregendes erlebt haben. Keine Polizei der Welt könnte sie da vertreiben. Die Polizei ist nämlich in der Minderzahl und außerdem genau so begeistert wie die übrigen Zuschauer. Nach vorsichtigen Schätzungen stehen bei gutem Wetter zwischen acht und elf Millionen Menschen am Rande dieser 1600 km langen Strecke, um die Wagen zu sehen. Der Mille Miglia-Sonntag und die Nacht davor, in welcher die ersten Wagen in Brescia abgelassen werden, ist für Italien ein Feiertag. Ein Festtag. Es stehen nicht nur die Männer an der Straße, sondern die gesamten Familien. Mit den Fußspitzen, wie gesagt, auf jener Straße, auf der die Rennsportwagen Spitzengeschwindigkeiten von über 250 km/st entwickeln.

Daß bei diesen Zuschauermengen, die sich so unvorsichtig wie möglich postieren, um ja ihre Lieblinge genau zu sehen und um ja eine gefährliche Situation aufzuschnappen — daß dabei immer nur so wenig passiert, ist ausschließlich auf die Disziplin und Fahrkunst der Rennfahrer zurückzuführen, die ja hier nicht nur schnell fahren, sondern auch auf einer Strecke schnell fahren, die man kaum jemals auswendig lernen kann und auf der man — bei 400 Fahrzeugen, die normalerweise starten — ständig überholen muß.

Das italienische Publikum hat in diesen Dingen eine völlig andere Mentalität als wir, eine Mentalität, die wir uns sicherlich nicht zu eigen machen können, die wir aber respektieren müssen. Und es ist sehr bezeichnend, daß eine der größten deutschen Illustrierten in der Woche nach den Tausend Meilen die Überschrift brachte „Der blutige Spaß von Brescia" und eine andere von der „Todesserie" sprach — mit lauter Bildern von verunglückten Wagen . . . während eine der größten italienischen Illustrierten zur gleichen Zeit mit der Überschrift kam: „Wir verteidigen die Mille Miglia" — wobei nicht ein einziges Unfallbild erschien, sondern eine Reihe von Bildern veröffentlicht waren, die die großen Fahrer in Aktion zeigten, Moss, Taruffi, Maglioli, Fangio, Castellotti . . . Nun frage ich mich, warum wir uns (wiederum) mit erhobenem Zeigefinger hinstellen und Moral predigen, während die Italiener selbst die Sache viel nüchterner sehen.

Sie sehen sie sogar so nüchtern, daß man eine vergleichende Statistik veröffentlicht hat. Die 1600 km lange Strecke durch ganz Italien war in diesem Jahr bekanntlich total abgesperrt, in den vergangenen Jahren konnte theoretisch ein anderes Fahrzeug da auch herumfahren, wenn es das auch in praxi nicht gegeben hat. Es fuhren also von abends um elf bis zum anderen Nachmittag um 6 nur Sportwagen. Diese Sportwagen haben insgesamt 3 Zuschauer, also am Rennen „Unschuldige" getötet. Wenn diese 1600 km durch ganz Italien in dieser Zeit nicht gesperrt gewesen wären, sondern der normale Straßenverkehr pulsiert hätte, dann würde sich die Zahl der Toten auf 6—8 belaufen. Das Zu-

schauen bei einer Mille Miglia ist also, statistisch gesehen, keineswegs gefährlicher als das Selbstfahren am Wochenende im Straßenverkehr auf der gleichen Strecke.

Ich möchte aber doch noch einmal auf die besagten deutschen Illustrierten zurückkommen. Ihr Sachverstand hinsichtlich Automobilsport scheint ein so minimaler zu sein, daß ich schon aus diesem Grunde ihnen die Berechtigung absprechen möchte, dieses Gebiet zu kritisieren. Hören Sie: In der „Neuen Illustrierten" erschien ein Bild von einem englischen Triumph TR 3, offen, der gerade sich gedreht hat und frontal in die Strohballen rutscht. Unter diesem über zwei Seiten laufenden Bild steht: Ein Porsche rast in die Strohballen, am Steuer saß der deutsche Fahrer M. Nathan! — Wenn ein Redakteur einen offenen Triumph TR 3 nicht einmal von einem Porsche Carrera-Coupé unterscheiden kann, na, dankeschön.

Aber in der „Münchener Illustrierten" kam es noch krasser: 5 große Bilder von der Mille Miglia, 3 davon sind Autos, die sich überschlagen oder verunglücken (ich möchte wissen, ob diese Zeitung ein einziges Bild vom Rennen gebracht hätte, wenn überhaupt nichts passiert wäre!). Unterschrift beim ersten Bild: Der Sieger Castellotti mit seinem 12 Zylinder Ferrari durchrast die letzten Meter. Und was sieht man auf dem Bild? Einen Porsche-Speedster, gefahren von H. v. Saucken. Nächstes Bild: Der Unfall des deutschen Porsche-Fahrers Nathan — und was sieht man? Den Unfall eines ganz anderen Porschefahrers . . . ja können denn die Herren Reporter nicht einmal die Startnummern richtig aus dem Programm picken? Dabei hat Nathan, dem da in beiden Fällen ein Unfall angedichtet wird, so ziemlich als einziger seiner Klasse seinen Wagen ohne jede Beule über die Strecke gebracht!

Wir sind die letzten, die nach Rennunfällen uns nicht zusammensetzen und fragen: was kann man tun, um sowohl die Sicherheit der Zuschauer wie die der Fahrer weiter zu erhöhen? Man soll aber bitte die Diskussion darüber mit dem nötigen Sachverstand führen (und diejenigen, die diesen Sachverstand nicht besitzen, mögen nicht am lautesten schreien), ferner soll man darüber sprechen, ohne aggressiv und ausfällig, ohne demagogisch zu werden. Warum die Tageszeitungen und die Illustrierten derzeit eine Art Hetze gegen den Rennsport veranstalten, glaube ich erklären zu können. Wenn bei einer Bergtour oder bei einem Düsenjägerflug ein tödlicher Unfall passiert, so stehen gewöhnlich keine Reporter bereit, um das aufzunehmen, denn das Unglück ereignet sich an einem nicht voraussehbaren Platz. Bei einem Rennen kann man aber ziemlich präzise sagen, wo etwas passiert, nämlich auf dem genau vorgezeichneten Kurs. Nach oder schon bei einem Unfall sind die Reporter sofort zur Stelle, es ist viel einfacher, einen schleudernden Rennwagen auf den Film zu bringen als einen abstürzenden Düsenjäger oder Bergsteiger oder Reiseomnibus.

Mit diesem Unfallmaterial werden die Redaktionen versorgt. Und diese Redaktionen sind nun keineswegs von vornherein rennsportfeindlich eingestellt, aber sie haben die Erfahrung gemacht, daß Unfallbilder und Unfallschilderungen wesentlich besser beim Publikum „ankommen" als normale Sportbilder und normale Rennschilderungen. Mit einem tollen Unfallbild oder einer reißerischen Unfallüberschrift verkauft sich die Zeitung besser. Also wird das gebracht. Hinzu kommt die von den Behörden zum Teil unterstützte Ansicht, daß Schnellfahren die Haupt- und Grundursache der meisten Straßenverkehrsunfälle in Deutschland sei. Die Rennfahrer — so geht der Denkkurzschluß weiter — tun das in der Potenz, das Schnellfahren. Dabei gibt es Unfälle. Also soll man doch die ganze Raserei sein lassen.

Das Wort Raserei hat ja bereits einen demagogischen Beigeschmack. So, als ob ich einen Bergsteiger von vornherein einen „Bergfexen" nenne oder von jedem Piloten, der die Schallgrenze erreichen will, sage, er wolle Gott versuchen. Um so betrüblicher fand ich, daß kürzlich Wolfgang Seidel in einem Interview mit der Bildzeitung von einer „sinnlosen Raserei" sprach, die es auch beim Rennen abzustellen gelte. Das klang in diesem Interview so, als ob er jeden, der schneller als — sagen wir einmal — in 11 Minuten um den Nürburgring herumfährt, als einen sinnlosen Raser bezeichnet, nur weil er eben schneller Auto fahren kann als ein anderer. Die persönlichen Grenzen liegen nun einmal, aufgrund von Talent, Erfahrung, Mut und Arbeit, verschieden hoch, und vermutlich fährt Fangio bei 9:55 mit einem größeren Sicherheitsfaktor als ein Neuling im gleichen Wagen mit 11:30.

Die sonstigen Vorschläge, die er zur möglichen Erhöhung der Sicherheit macht, sind durchaus einer Diskussion wert. Da erhebt sich zum Beispiel die Frage, ob man einen Mann, der auf drei Zuverlässigkeits- und Geländefahrten mit einem VW oder Goggomobil oder 180 Diesel drei Goldmedaillen (oder 5 Bronzene) gemacht hat, anschließend mit einem 300 SL bei der Mille Miglia fahren lassen soll. Nun muß ich gleich dazusagen, es gab bis 1953 bei uns überhaupt keine derartige Regelung, das heißt, es bekam einer im Automobilsport sofort die Lizenz für jede Veranstaltung auf jedem Wagen, er brauchte nur eine Auslandsstartgenehmigung. Und es gab damals nicht etwa wesentlich mehr Unfälle junger Fahrer! In Italien bei der Mille Miglia können die Italiener selbst auch mitfahren, ohne daß sie einen internationalen Befähigungsnachweis bringen. Gleichwohl, ich halte eine Reglementierung für richtig, es soll nicht jeder Neuling auf einem 250 km/st schnellen Wagen gleich ein großes internationales Rennen mitfahren können. Aber unser Weg zur internationalen Lizenz ist — siehe das obige Beispiel — kein zuverlässiges Sieb. Die Schweizer haben da schon vor längerer Zeit einen sehr guten Gedanken aufgebracht: Ehe einer auf ein Rundrennen losgelassen wird (gegen andere Konkurrenten), muß er auf einem oder zwei Bergrennen (gegen die Zeit) bewiesen haben, daß er gut Auto fahren kann und schnelle Wagen beherrscht. Dazu braucht man Bergrennen — diese gibt es aber bei uns nicht, warum? Weil, ich blase da zum dritten oder vierten Mal in das gleiche Horn, weil unverständlicherweise unter das Verbot der „Straßenrennen" auch die ungefährlicheren Bergrennen fallen, die eine vorzügliche Nachwuchsschule sind.

Daß man an den Rennstrecken die Sicherheitsvorkehrungen für die Zuschauer laufend überprüft, braucht hier wohl kaum noch besonders erwähnt zu werden. Daß es eine hundertprozentige Sicherheit nirgendwo gibt, weder im Rennsport noch im Bergsteigen, weder in einem Hüttenwerk noch in einem Verkehrsflugzeug, weder in einem Überschalljäger noch beim Gewehrreinigen — soviel philosophische Einsicht und Bescheidung demgegenüber, was uns schicksalhaft erscheint, sollte man überall erwarten. Auch im Sport, der auch dann zu unserem Leben gehört, wenn er nicht zur Vervollkommnung einer Maschine dient, sondern nur zur persönlichen Freude und zur Bestätigung unserer selbst.

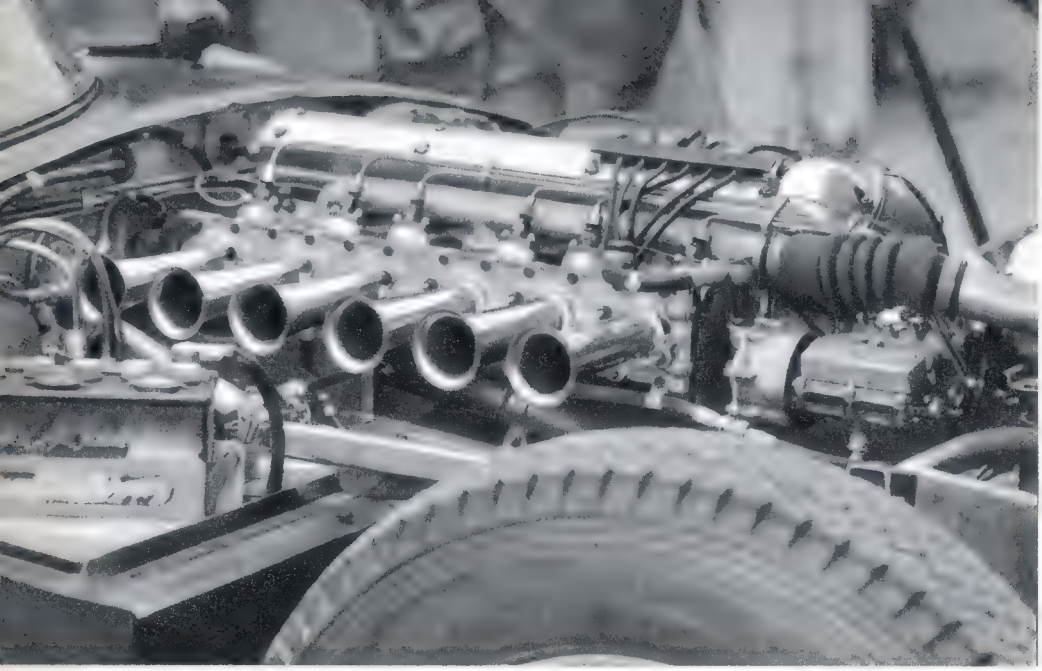
Richard von Frankenberg

1000 km-Rennen auf dem Nürburgring

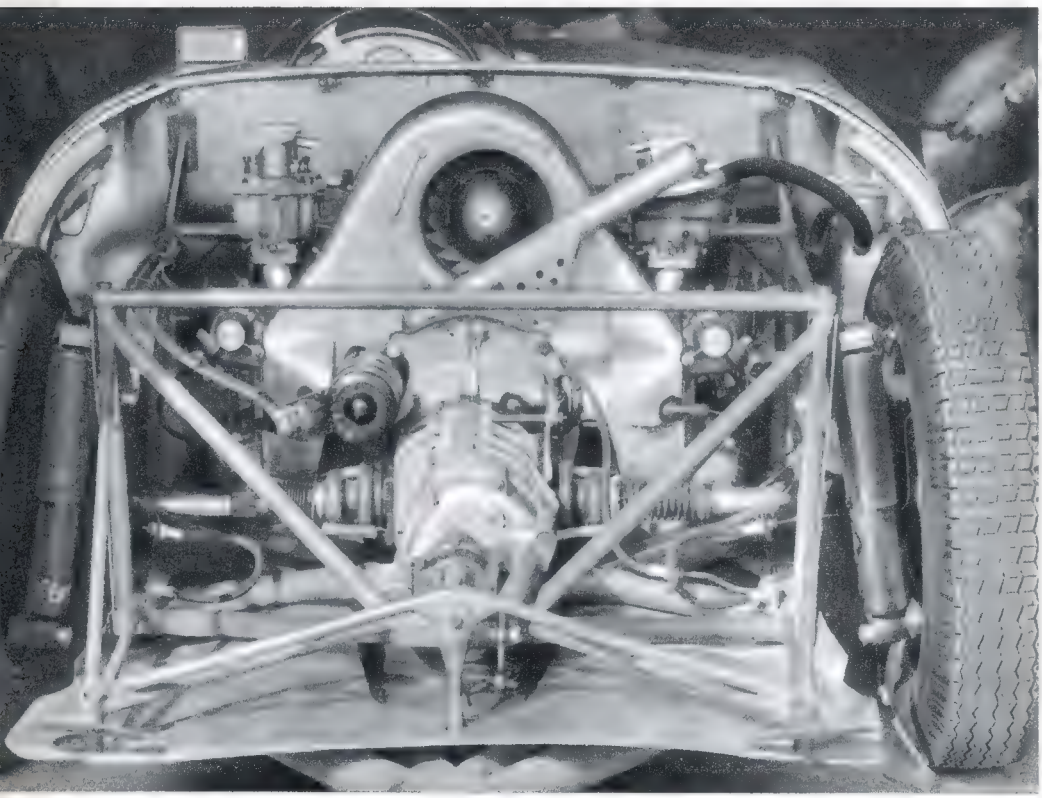
ES war ein Maisonntag, wie ihn die Eifel nur vom Hörensagen kennt; über dem wolkenlosen, blauen Himmel hing strahlend die Sonne, einen herrlichen Tag verheißend. Die Bäume blühten, Vögel zwitscherten, und jedermann war voller fröhlicher Erwartung. In den Hotels und Privatquartieren rings um den Nürburgring bereiteten sich 114 Fahrer auf eine heiße Auseinandersetzung vor, zogen die dünnen Rennhosen an, putzten noch einmal die Brillen, sprachen von Tankpausen und Fahrerwechsel. Ob die Reifen halten würden? Und der Motor?

Um 9 Uhr morgens war der Start für die lange 44 Runden-Reise. Die Wagen standen vor den Boxen schräg zur Fahrbahn in Le Mans-Startaufstellung, der Trainingsschnellste — Fangio — als Erster. Da er auch für zwei weitere Ferrari die Trainingszeiten gefahren hatte, standen hinter seinem 3,5 Liter-Vierzylinder die beiden Zwölfzylinder von Musso-Trintignant und Hill-Wharton, dann der 3 Liter-Maserati von Moss-Behra, der Jaguar von Hawthorn-

Souverän überlegen im Weltmeisterstil: Moss auf dem 3 Liter-Maserati. Foto: Weitmann



Der 3,5 Liter-Jaguar-Motor mit indirekter Lucas-Einspritzung in die Ansaugrohre.



Die neue Doppelgelenkhinterachse der Porsche-Werks-Spyder mit tiefgelegtem Drehpunkt. Unten: Hawthorn überholt mit dem Jaguar einen der erstaunlich laufenden Alfa Sprint-Veloce, die in ihrer Klasse überlegene Sieger wurden.

Titterington, der Maserati von Taruffi-Schell und dann bereits der erste Porsche-Werks-Spyder von v. Frankenberg-Herrmann. Zwei Aston Martin, je ein weiterer Jaguar und 4 Zylinder-Ferrari, der zweite Werks-Porsche mit Graf Trips-Maglioli und dann der ganze große Schwarm der 1,5 Liter-Maserati, AWE, Osca, Porsche, Mercedes und Alfa Romeo dahinter. Ein Ford-Thunderbird und ein MG-A wollten in diesem illustren Feld der besten Fahrer und schnellsten Sport- und Gran Turismo-Wagen der Welt ebenfalls ernstgenommen werden, was ihnen jedoch nicht gelang. Mit dem zweiten Werks-Jaguar D bildete Paul Frère das Schlußlicht, nicht, weil er im Training so langsam, sondern weil er im Wippermann zu schnell gewesen war. Sein Auto kam nach mehrmaligem Überschlag auf einer tieferliegenden Wiese in sauberer Vierpunktlandung zu stehen, Paul stieg aus und telefonierte ohne Zeitverlust mit Coventry, man möge ihm einen neuen Jaguar schicken. Das war am Donnerstag; bereits am Freitag war der Wagen auf dem Nürburgring.

Aufregender Start: die Fahrer rennen zu ihren Wagen, springen hinein, die Motoren brüllen auf, und los geht die 1000 km lange Reise in die 7700 Kurven. Von den 57 Wagen kommt nur Herrmann schlecht vom Start, verliert beinahe 2 min und kehrt aus der 1. Runde als 56. zurück. Aber das verdrießt ihn nicht: er rückt jeweils pro Runde auf den 17., 15., 11., 10. Platz vor, muß an die Boxen zum Bremsennachstellen, was ihn auf den 13. Platz zurückwirft, befindet sich jedoch in der 13. Runde bereits auf dem 7. Platz des Gesamtklassements.

Moss hat mit seinem Maserati (6 Zylinder, 255 PS) in scharfem Vorstoß die Spitze übernommen, gefolgt zunächst von Hawthorns Jaguar, bis Fangio nach zwei schnellen Runden ihn überholt und auf die 2. Stelle geht. Musso, auf dem 4. Platz, fliegt mit seinem 12 Zylinder-Ferrari in der 4. Runde ausgangs der Südkurve heraus, ohne ernstliche Verletzungen zwar, aber er muß aufgeben. Und da auch der in allen Sätteln gerechte, aber vom Haarschnitt nichts haltende Marquis de Portago gleich in der 1. Runde eingangs des Karussells in die Büsche gegangen und nur mit fremder Hilfe wieder flott zu machen war, was zu seiner Disqualifikation führte, hatte Ferrari in der ersten halben Stunde des Rennens bereits zwei Wagen verloren. Taruffi, kolossal schneidig fahrend, rückte auf die 4. Stelle auf, gefolgt vom Hill-Wharton-Ferrari und dem unglaublich schnellen und hervorragend liegenden Porsche von Graf Trips. Ferraris neuer Rennleiter Amarotti hielt in der 12. Runde den Hill-Wharton-Ferrari an und setzte das schnellere Paar Portago-Gendebien auf den Wagen.

Bis zur 19. Runde, also beinahe zur Hälfte des Rennens, blieb die Reihenfolge in der Spitzengruppe mit Moss-Behra, Fangio-Castellotti, Portago-Gendebien, Tarufi-Schell, Hawthorn-Titterington und Graf Trips-Maglioli, von gelegentlichen Verschiebungen abgesehen, unverändert. Moss hatte vor seinem ehemaligen Teamkameraden und heute schärfsten Gegner Fangio einen 20 sec-Vorsprung herausgefahren, der nach dem Fahrerwechsel von Behra noch vergrößert wurde, als Castellotti den Fangio-Wagen übernommen hatte. Und nun sagte die Hinterachse des Maserati plötzlich adieu, und aus war es mit dem hervorragenden Team Moss-Behra, von denen der eine in Können, Mut und Angriffslust dem anderen in nichts nachstand. Mit todernster Miene, bleich bis in sein künstliches rechtes Ohr, sah Behra seinem Maserati nach, als er zum Wagenfriedhof geschoben wurde.

Aber schon in der nächsten Runde hielt Ugolini den Maserati von Taruffi-Schell an, der mit rund 3 min Rückstand auf dem dritten Platz lag; Behra sprang hinein und lieferte den beiden vor ihm liegenden Ferrari ein wahrhaft großes Verfolgungsrennen. Nach der 33. Runde betrug der Abstand nur noch eine Minute, nachdem der Ferrari von Portago-Gendebien bereits nach 5 Runden überholt war. Wird es das Team Moss-Behra schaffen? Pro Runde nimmt der Franzose und später dann der Engländer dem

argentinischen Weltmeister und seinem kaum langsamer fahrenden zweiten Fahrer Castellotti 5 oder 6 sec ab, obwohl der Ferrari leistungsmäßig um rund 50 PS im Vorteil ist. Aber offenbar ist er auf dem schwierigen Ring nicht so gut zu fahren wie der Maserati, was teilweise auch auf die verwendeten Reifen zurückzuführen sein mag. Außerdem hatte man den Eindruck, daß Fangio unbedingt auf Sicherheit und Ankommen fuhr, weil auch mit einem 2. Platz in diesem Rennen Ferrari die Sportwagen-Weltmeisterschaft nicht mehr zu nehmen war.

Inzwischen waren der Perdisa-Manzon-Maserati ebenso wie der Frère-Hamilton-Jaguar mit Schäden in der Kraftübertragung ausgefallen. Die Aston Martin von Salvadori-Walker und Collins-Brooks hielten sich auf dem 6. bzw. 8. und später auf dem 4. bzw. 6. Platz, bis dem schnelleren der beiden in der 41. Runde ein Vorderrad abhanden kam. Kurz zuvor hatte der sicher den 4. Platz haltende Jaguar von Hawthorn-Titterington mit Tanklecks halten müssen. 20 min lang arbeiteten die britischen Monteure hartnäckig und unverdrossen, bis sie den Tank mit eingezogenen Schrauben wieder dicht bekommen hatten. Umsonst: in der 41. Runde schied der Jaguar mit Motorschaden aus.

Vorn aber tobte der Endkampf zwischen Fangio und Moss. Es war spannend wie selten ein Autorennen: In der 36. Runde erhält Fangio von seiner Boxe das Zeichen NO STOP. Das war ein gewisses Risiko, denn laut Ausschreibung mußte jeder Fahrer nach Ablauf von maximal drei Stunden zum Fahrerwechsel an den Boxen halten. Fangio hatte den Ferrari das letzte Mal um 13.36 Uhr von Castellotti übernommen, mußte also spätestens kurz vor 16.36 Uhr in seine letzte Runde gehen, wenn er nicht disqualifiziert werden wollte. In der 37. Runde liegt Moss noch 54 sec hinter Fangio, in der nächsten noch 42, dann nur noch 36 sec — da plötzlich hält Fangio in der 40. von 44 zu fahrenden Runden an. Will er sich doch ablösen lassen? Nein, er läßt sich nur rasch 20 Liter Sprit in den Tank schütten, der ganze Aufenthalt dauert 17 sec, aber inzwischen hat Moss weiter aufgeholt und braust am Weltmeister vorbei, als dieser hält. Mit 13 sec Vorsprung vor Fangio biegt er in die Linkskurve der Gegengeraden ein und kommt aus der nächsten Runde schon mit 26 sec Vorsprung zurück. Der Sieg ist ihm nicht mehr zu nehmen. Und auch Fangio gelingt es, ganz knapp vor 16.36 Uhr in die letzte Runde zu gehen, damit einen weiteren Fahrerwechsel und die Disqualifikation vermeidend. Aber das riskante Rechenexempel war umsonst: der Maserati blieb unter der großartigen Führung von Moss und Behra dem Ferrari offenkundig überlegen.

Hinter, ja teilweise mitten im Feld der großen Rennsportwagen tobte der Kampf der Kleinen, der Porsche-Werksspyder gegen die Maserati, AWE und den sehr schnellen Osca von Villoresi-Chiron, die zusammen mehr als 110 Lenze zählen. Die Überlegenheit der veränderten Werks-Spyder, jetzt mit Doppelgelenkachse mit tiefliegendem Drehpunkt der Antriebsachsen und einem rund 135 PS leistenden Motor, stand niemals in Zweifel. Nicht nur, daß weder die Werks- noch die privaten 1,5 Liter-Maserati auch nur annähernd die Zeiten der von den Equipen Graf Trips-Maglioli und Herrmann-von Frankenberg hervorragend geführten Porsche erreichten – sie waren darüber hinaus den scharfen Beanspruchungen des Nürburgrings in keiner Weise gewachsen und fielen einer nach dem andern mit Hinterachsschäden aus. Bei Chirons Osca brach der Ansaugstutzen, der Motor schluckte eine Schraube und erbrach sich daran. Treu liefen die jetzt AWE heißenden früheren EMW und wurden — vornehmlich von dem Team Barth-Rosenhammer — ausgezeichnet gefahren, doch hatte man in Eisenach im Hinblick auf die 1000 km die Leistung so stark reduziert, daß nicht genug übrigblieb. Der von Thiel-Binner gesteuerte Wagen fiel in der 29. Runde aus, der andere hielt sich brav und stetig, sehr sauber laufend, und belegte hinter den beiden Werks-Spydern einen ehrenvollen 3. Platz. Diese drei Wagen waren übrigens die einzigen unter den ersten 10, die über die Gesamtdistanz keine Reifen zu wechseln brauchten, was die Continental-Leute heftig freute.

Die Werks-Spyder waren für die Fachleute die *eine* Sensation dieses 1000 km-Rennens. Beim Herrmann - v. Frankenbergschen Wagen brach gleich zu Anfang eine Schraube der Bremsnachstellung am linken Vorderrad, so daß der Wagen mehrere Male an die Boxen mußte. Trotzdem fuhr Herrmann mit ihm eine schnellste Runde von 10:23,1 (131,7 km/st), was für einen mit Tankstellen-Kraftstoff laufenden Anderthalbliter-Sportwagen sensationell ist. Und als der Spitzenreiter Castellotti mit seinem 3,5 Liter-Ferrari in der 24. Runde den Spyder von Maglioli überrundete, hing dieser sich hinten dran und hielt offenbar mühelos drei Runden lang dessen Tempo, immer im gleichen Abstand von 20 bis 30 m bleibend! Dabei war bei diesem Wagen schon gleich zu Anfang der II. Gang ausgefallen, den man gerade am Nürburgring dringend benötigt.

Eine Reihe privater Spyder fuhr weiterhin in der Klasse Serien-Sportwagen, aber bis auf Helm Glöckler, der einen sehr guten Eindruck hinterließ und durch Schaden an der Radaufhängung ausfiel, läßt sich wenig Erfeuliches über die Teilnehmer dieser Klasse berichten. Sie wurden — ebenso übrigens wie einige der privaten 1,5 Liter-Maserati — von den kleinen Alfa Romeo Giulietta Sprint-Veloce-Coupés überholt, in den Kurven, am Berg und — wenn es sich gerade so ergab — auch auf der Geraden. Diese Sprint-Veloce waren die zweite Sensation des Rennens. Nicht weniger als 9 von ihnen gingen an den Start, wobei die Werkswagen von Carini und Pagani nicht einmal die schnellsten waren.

In der neu ausgebauten Eingangskurve zum Schwalbenschwanz am Nürburgring: Ein Carrera wird vom derzeitigen Spitzenreiter Castellotti (Ferrari) überholt, dichtauf gefolgt von Maglioli (Porsche), der, selbst überrundet, diesen knappen Abstand zum Ferrari über drei Runden hielt. Fotos: Weltmann

Ein prächtiges Rennen vor wenigen Zuschauern: Auch am Flugplatz, wo man jedes Fahrzeug rund ½ min lang beobachten kann, war nur ein dünner Zuschauer-Schleier vorhanden. Foto: Molter

Vielmehr blieb es dem Schweden Bonnier mit Beifahrer Mackay-Fraser und dem Schweizer Ringgenberg vorbehalten, den 1,3 Liter Porsche-Super ad oculos zu demonstrieren, daß sie gegen diese niedlichen roten Sportcoupés aus Mailand nichts mehr auszurichten haben. Wenn man gesehen hat, wie Bonnier auf der Tribünengeraden den nicht langsamen Carrera von Zick-Plaut und auf dem Flugplatz hintereinander den Osca von Chiron und den Maserati von de Tomaso überholte, kann man sich vorstellen, was in diesen kleinen Alfas drinsteckt. Nach der 13. Runde lag Bonnier vor sämtlichen Carreras! Die schnellste Runde von Bonnier mit 11:48 zeigt, daß zumindest auf dem Nürburgring auch mit einem 1,6 Liter Super nichts gegen eine gut gefahrene Sprint-Veloce zu holen ist. Man wird bei Porsche die entsprechenden Konsequenzen ziehen müssen. Nur zwei der kleinen Alfa fielen aus, der eine wegen zersplitterter Frontscheibe, der andere mit Motorschaden, und alle übrigen liegen vor den 1,3 Liter-Porsche, wobei besonders die Leistung der Damenequipe Gilberte Thirion-Mlle. Pacé zu würdigen ist, die ihre Giulietta mit einem Durchschnitt von 108,3 km/st auf den 4. Platz ihrer Klasse brachte.

In der Gran Turismo-Klasse bis 2 Liter gingen neben zwei Porsche-Super erstmals auf dem Ring 5 Carrera an den Start, und man war allgemein gespannt, wie schnell man mit so einem Auto den Ring wohl umrunden kann. Nathan zeigte es mit einer schnellsten Runde von 11:26,2 (119,6 km/st) — das hatte man wiederum auch nicht erwartet. Unter den übrigen Fahrern ragte mit Abstand der junge Bremer Schulze hervor, der — zusammen mit dem Portugiesen Nogueira — ein schnelles und gleichmäßiges Rennen fuhr und bewies, daß es doch immer wieder Nachwuchs an talentierten Fahrern gibt. Der 2. Platz dieser Equipe hinter Nathan-Kaiser war wohlverdient.

In der mangels Konkurrenz gänzlich überflüssigen Klasse der Gran Turismo- und Spezial-Serien-Tourenwagen über 2 Liter gingen zwei Werks-220a mit Bauer-Heeks und Günzler-Retter sowie ein Werks-300 SL mit Rieß-Rolff an den Start, ferner ein privater SL von Martenson-Graf Einsiedel und ein Ford-Thunderbird. Da dieser selbst gegen die Giulietten keine Chance sah, trieb ihn der überspitzte Verdruß im Hatzenbach in die Büsche. Rieß' sehr zügig gefahrener SL fiel mit Hinterachsschaden aus, so daß der übriggebliebene Sieger im Alleingang wurde. Nicht anders war es mit den beiden 220, die überhaupt keine Konkurrenz besaßen. Bauer-Heeks fuhren wohl erstaunlich rasch damit (Bauers schnellste Trainingsrunde: 11:53), aber dann riß der Tank, und aus war's. Günzler-Retter brachten ihren übriggebliebenen 220 mit 108,4 km/st Durchschnitt über die Runden.

An dieser Stelle verdient Fritz Rieß einige Worte der Erwähnung: er fuhr mit dem für den Ring nicht besonders geeigneten 300 SL in völliger Sicherheit Rundenzeiten, die ihm auch von den berühmten Grand Prix-Fahrern so leicht keiner nachmachen dürfte. 10:50 min im Training — das ist rund eine halbe Minute schneller als alles, was sonst auf diesen Wagen gezeigt wurde. Noch heute ist völlig unerfindlich, weshalb man Rieß keine Chance auf dem SLR gegeben hat.

Obwohl ausdrücklich Links-Überholen vorgeschrieben war, tat es Mike Hawthorn zweimal rechts, was die Rennleitung veranlaßte, ihn mittels der schwarzen Fahne anzuhalten und zu verwarnen. Nachher tat er's dann doch wieder mit dem gerade von Kaiser gefahrenen Carrera und zerbeulte sich dabei, diesen hinten rechts rammend, die Jaguar-Schnauze. Als der Carrera dann nach siegreichem Zieldurchgang langsam zum Start- und Zielplatz zurückrollen wollte, lief plötzlich ein Schwall Öl heraus — der Jaguar-Stoß hatte den Auspufftopf verschoben, und dieser eine Ölleitung lädiert. Für Nathan war es Glück im Pech.

Zum Schluß noch einige Zahlen. Wir stoppten im Flugplatz vom Auftauchen der Wagen bis zu ihrem Verschwinden in der Linkskurve:

Castellotti (Ferrari)	24,4 sec
Taruffi (Maserati)	24,4 sec
Fangio (Ferrari)	25 sec
Musso (Ferrari)	25 sec
Maglioli (Porsche)	25 sec
Titterington (Jaguar)	25,4 sec
Chiron (Osca)	27,2 sec
Giardini (Maserati)	27,2 sec
Schulze (Carrera)	29 sec
Binner (AWE)	30 sec
Rieß (300 SL)	30 sec
versch. Giuliettas	29—31 sec
Günzler (220a)	31 sec
Musso (Maserati)	38,4 sec

Wie uns Behra erzählte, mußte er seinen 3 Liter-Maserati pro Runde 54mal schalten gegenüber 36mal der 12 Zylinder- und 34mal der 4 Zylinder-Ferrari. Fangio fuhr sowohl im Training mit 10:03,6 min als auch im Rennen mit 10:05,3 min die schnellste Runde.

Ergebnisse:

Gesamtklassement: 1. Moss/Behra/Taruffi/Schell (Eng./Frankreich/Italien/USA), Maserati 3 Liter, 44 Rd. = 1003,64 km in 7:43:54,5 = 129,7 km/st; 2. Fangio Castellotti (Argentinien/Italien), Ferrari 3,5 Liter, 129,6 km/st; 3. Hill/de Portago/Gendebien (USA/Spanien/Belgien), Ferrari 3,5 Liter, 127,0 km/st; 4. Graf Trips/Maglioli (Deutschl./Ital.), Porsche 1,5 Liter, 125,0 km/st; 5. Collins/Brooks (Engl.), Aston-Martin 3 Liter, 124,4 km/st, 1 Rd. zurück; 6. Herrmann/von Frankenberg (Deutschl), Porsche 1,5 Liter, 123,8 km/st; 7. Barth/Rosenhammer (Deutschl.), AWE 1,5 Liter, 121,1 km/st, 1 Rd. zurück; 8. Martenson/Graf Einsiedel (Schwed./Deutschl.), Mercedes-Benz 300 SL 3 Liter, 114,1 km/st; 9. Nathan/Kaiser (Schwed./Deutschl.), Porsche Carrera 1,5 Liter, 112,6 km/st; 10. Schulze/Nogueira (Deutschl./Portgl.), Porsche Carrera 1,5 Liter, 112,4 km/st; 11. Bonnier/Mackay-Fraser (Schwed./USA), Alfa Romeo Giulietta Veloce 1,3 Liter, 112,2 km/st, 1 Rd. zurück; 12. Ringgenberg/Walter (Schweiz), Alfa Romeo Giulietta Veloce 1,3 Liter, 111,5 km/st, 1 Rd. zurück.

Rennsportwagen über 2000 ccm: 1. Moss/Behra, Maserati, 129,7 km/st; 2. Fangio/Castellotti, Ferrari, 129,6 km/st; 3. de Portago/Gendebien, Ferrari, 127,0 km/st; 4. Collins/Brooks, Aston-Martin, 1 Rd. zurück.

Rennsportwagen bis 1500 ccm: 1. Graf Trips/Maglioli, Porsche, 125,0 km/st; 2. Herrmann/von Frankenberg, Porsche, 123,8 km/st; 3. Barth/Rosenhammer, AWE, 1 Rd. zurück.

Seriensportwagen bis 1500 ccm: 1. Kretschmann/Liebl, Porsche Spyder, 110,8 km/st, 1 Rd. zurück; 2. Hezemans/Graf Godin, Porsche Spyder, 6 Rd. zurück.

Gran Turismo und Spezial-Tourenwagen über 2000 ccm: 1. Martenson/Graf Einsiedel, Mercedes-Benz 300 SL, 114,1 km/st; 2. Günzler/Retter, Mercedes-Benz 220 S, 2 Rd. zurück.

Gran Turismo und Spezial-Tourenwagen bis 2000 ccm: 1. Nathan/Kaiser, Porsche Carrera, 112,6 km/st; 2. Schulze/Nogueira, Porsche Carrera, 112,4 km/st; 3. Zick/Plaut, Porsche Carrera, 2 Rd. zurück; 4. Wittmann/Hampel, Porsche 1600 S, 4 Rd. zurück.

Gran Turismo und Spezial-Tourenwagen bis 1300 ccm: 1. Bonnier/M.-Fraser, Alfa Romeo Giulietta Veloce, 112,2 km/st, 1 Rd. zurück; 2. Ringgenberg/Walter, Alfa Romeo Giulietta Veloce, 1 Rd. zurück; 3. Carini/Bordoni, Alfa Romeo Giulietta Veloce, 2 Rd. zurück; 4. Thirion/Pacé, Alfa Romeo Giulietta Veloce, 2 Rd. zurück; 5. Lang/Kuhnke, Alfa Romeo Giulietta Veloce, 3 Rd. zurück; 6. Zeller/Dr. Bieling, Alfa Romeo Giulietta Veloce, 4 Rd. zurück; 7. Dr. Busch/Boes, Porsche 1300 S, 4 Rd. zurück; 8. Greger/von Saucken, Porsche 1300 S, 4 Rd. zurück.

Der Schweizer May hatte auf seinem Spyder eine Luftbremse installiert, die jedoch die Abnahme nicht bestand. Foto: Weitmann

Fehl am Platze innerhalb der schnellsten Rennsportwagen der Welt: ein Ford-Thunderbird. Er verschwand im Walde. Foto: Molter

Schließlich noch ein Hinweis für die Veranstalter: Es ist nicht angängig, wenn in einem Elitefeld, wie es das diesjährige 1000 km-Rennen am Start sah, unzureichende Wagen oder Fahrer zugelassen werden. So etwa der knallrote Ford-Thunderbird, wie ein Donnervogel aussehend, aber leider nicht so laufend, oder ein selbstgestrickter Porsche-Eigenbau, der sich im besseren VW-Tempo über Berg und Tal schleppte, ganz abgesehen von einer Reihe von Porsche-1,3 Liter und Spyder, die nur den Verkehr aufhielten und die schnelleren Wagen behinderten oder sogar gefährdeten. Bei einem 1000 km-Rennen läßt es sich nicht vermeiden, daß schnelle und langsame Wagen zusammen starten und durcheinander fahren. Aber man sollte unbedingt Qualifikationsrunden durchführen und aus jeder Klasse jene Fahrer, die einen gewissen, festzulegenden Prozentsatz in ihrer Rundenzeit unter dem Klassenbesten bleiben, eliminieren. Man vergrößert dadurch nicht nur die Sicherheit, sondern bietet dem Publikum auch besseren Sport und verhindert, daß jemand mit einem Durchschnitt von 98,2 km/st (!) für einen Porsche-Spyder den 2. Platz in seiner Klasse erringt, während die ersten 9 der 1,3 Liter-Gran Turismo-Wagen sämtlich schneller gefahren sind. Außerdem sollte man keine Klasse laufen lassen, bei der nicht mindestens 6 Wagen an den Start gehen, damit man nicht — wie im Fall der Mercedes-Benz — nur je einen Wagen überhaupt in der Klasse am Ziel hat. Das nimmt sonst doch niemand ernst und ist auch sportlich nicht zu vertreten.

Die vom ADAC mustergültig organisierte, wenn auch mit rund 70 000 Zuschauern nur kärglich frequentierte Veranstaltung war in jeder Beziehung ein großer Erfolg — es war ein Rennen, wie man sich Rennen immer wünscht, aber wie sie nur selten ablaufen. Bis zur letzten halben Stunde konnte man den Sieger nicht voraussagen — es ist diese glorious uncertainty des Sports, die Autorennen neben allem andern ihren großen Reiz gibt. Durch die großartige internationale Besetzung, den gebotenen Sport und nicht zuletzt das prächtige Wetter war dies eins der schönsten Rennen, die wir je auf dem Nürburgring gesehen haben. *H. U. Wieselmann*

COLLINS SIEGT IN SPA

Wie eine einsame Insel liegt der berühmte Kurort Spa in den Ardennen inmitten einer Welt voll Unruhe und technischen Fortschritts, der schon bald bis zum Mond reicht. Hier ist die Zeit stehengeblieben, seitdem im Jahre 1914 das Ende einer europäischen Epoche eingeleitet wurde. Heute ist Spa, verbunden mit dem kleinen Ort Francorchamps, wohl durch seine Automobilrennen bekannter als durch seine Bäder, denn wer sich nach Spa zur Kur begibt, muß über einige finanziellen Mitteln verfügen. Die motorsportlichen Veranstaltungen auf der wunderschönen, 14,12 km langen Rundstrecke, die in die romantische Berglandschaft der Ardennen eingebettet ist, ziehen jedenfalls alljährlich viel mehr Zuschauer an als das bekannte Bad.

Trotz der Absage verschiedener Großen Preise und der besonders in Deutschland herrschenden Meinung, daß der Grand Prix-Sport des Jahres 1956 nur noch ein Farce sei, entschloß sich der belgische Automobilclub, seinen Grand Prix auch in diesem Jahre durchzuführen. Der Verlauf der ersten beiden Wertungsläufe in Buenos Aires und Monte Carlo zeigte keine eindeutige Vormachtstellung eines Fahrers oder Werkes, sondern vielmehr eine scharfe Konkurrenz der beiden italienischen Rennställe von Ferrari und Maserati. Dadurch wurde für eine entsprechende Spannung gesorgt, denn der Punktunterschied zwischen den drei in der Wertung führenden Fahrern Behra, Fangio und Moss war sehr gering. Darüber hinaus konnte leistungsmäßig keiner der beiden Wagen als eindeutig überlegen bezeichnet werden, wie das im vergangenen Jahr mit dem Mercedes der Fall war.

Maserati und Ferrari bereiteten deshalb ihren Einsatz beim Großen Preis von Belgien auf dem sehr schnellen Rundkurs von Spa—Francorchamps mit großer Sorgfalt vor. Die Scuderia Ferrari brachte fünf Wagen an den Start, die jetzt alle die mit dem Fahrzeugkörper zu einer Einheit verkleideten Seiten-Tanks erhalten haben. Sie wurden Fangio, Castellotti, Frère, Collins und dem Belgier Pilette anvertraut. Letzterer startete allerdings für die Ecurie Belge. Frère, der nur noch dieses Jahr Rennen fahren will und eigentlich ausschließlich auf Jaguar, konnte es — nach seinen eigenen Worten — nicht übers Herz bringen, in Spa einen Ferrari unbenutzt stehenzulassen.

Die Officine Alfieri Maserati erschien mit vier Wagen und den Fahrern Moss, Behra, Perdisa und dem Spanier Godia Fales.

Während es sich bei den Ferrari um den bekannten V 8-Zylinder von Lancia handelte, verfügte Maserati außer dem bereits in Monte Carlo eingesetzten Typ mit Vergasermotor über den neuen Einspritzer, der direkte Kraftstoffeinspritzung mittels einer von Maserati veränderten Boschpumpe hat. Im Gegensatz zu Monte Carlo war diesmal der Wagen mit einer neuen, strömungstechnisch günstigeren Karosserie ausgestattet worden. Moss konnte sich jedoch auch diesmal mit dem Einspritzer nicht recht anfreunden, wollte aber auf die besonders bei hohen Geschwindigkeiten, wie sie in Spa nun einmal auftreten, wegen ihres geringen Luftwiderstandes günstigere Karosserie nicht verzichten. Ugolini ließ deshalb den Einspritzer gegen einen Vergasermotor auswechseln. Und zwar handelte es sich bei diesem Triebwerk um das neue, bereits von Moss in Monte Carlo gefahrene, das gegenüber dem alten Motor mehr Leistung aufweist. Die übrigen Maserati waren mit dem alten Motor ausgerüstet. Neben den beiden italienischen Werks-Teams starteten noch Villoresi auf einem Maserati der Centro Sud, dann der Engländer Gould und der Franzose Rosier als Privatfahrer auf Maserati. Graf Orsi wollte in Spa den Engländer Hawthorn einsetzen, Ferrari protestierte jedoch gegen dieses Vorhaben, und zwar mit dem Einwand, Hawthorn sei von BRM verpflichtet und die Owen Racing Organization habe ihre Nennung zurückgezogen. So fuhr Hawthorn tief betrübt nach England zurück. Bei BRM sind die in Monaco aufgetretenen Schwierigkeiten noch nicht behoben. Von englischer Seite kamen noch zwei Vanwall mit Schell und Trintignant sowie ein Connaught, Modell Syrakus, mit dem Vierzylinder-Alta-Motor, den der Italiener Scotti fuhr. Mit einem Startfeld von nur 15 Wagen schien der Grand Prix von Belgien als Weltmeisterschaftslauf nicht sehr gut besetzt. Nebenbei bemerkt, die Verpflichtung dieser 15 Wagen kostete den Veranstalter ein Startgeld von rund 120 000.— DM!

Nach dem Trainingsverlauf zu urteilen, durfte man auch keine spannenden Kämpfe erwarten, denn Fangio überschritt in Spa als einziger die 200 km/st-Grenze. Er erreichte die phantastische Zeit von 203,49 km/st, während der zweitschnellste, Moss, auf 199,57 km/st kam, dem Collins und Behra mit je 199,02 km/st folgten. Aber anders entwickelte sich dann das Rennen.

Moss schoß beim Start in gewohnter Weise an die Spitze, vor Castellotti, Collins und Fangio. In der nächsten Runde veränderte sich das Bild nur wenig. Moss vergrößerte seinen Vorsprung, Fangio überholte Collins, ließ sich aber anscheinend Zeit. Kurz vor dem Start war ein leichter Nieselregen gefallen, so daß die Strecke vor Glätte glänzte. Trotzdem legte Moss die erste Runde mit einem Durchschnitt von 184,1 km/st zurück. Er wußte, daß der Ferrari schneller war und fuhr deshalb auf Biegen und Brechen. Fangio wurde nun von Rennleiter Sculatti, über den wilden Spurt von Moss informiert und war plötzlich da. In faszinierender Fahrt holte er auf. Ohne Rücksicht auf Regen und Glätte stürmte er an Castellotti vorbei, gewann in einer Art und Weise Boden, wie es nur ein Fangio in seiner besten Form kann, passierte Moss in der fünften Runde und setzte in unvermindertem Tempo seine Fahrt fort. Obwohl Moss alles auf eine Karte setzte, vergrößerte sich sein Abstand zu Fangio zusehends, und beide lösten sich immer mehr vom nachfolgenden Feld, aus dem sich nun Collins nach vorne arbeitete. Paul Frère, der in Spa ja wie nirgendwo zu Hause ist, war inzwischen vom achten auf den sechsten Platz vorgerückt. Allerdings hatte Trintignant, der schon in der zweiten Runde Behra und Schell überholt hatte, wegen Störungen in der Brennstoffzufuhr einen Boxenaufenthalt einlegen müssen. Der Weinbauer aus Nimes, der dort einen ausgezeichneten Rosé anbaut, hat sich prächtig mit dem Vanwall zurechtgefunden.

Die Favoriten hatten also ihre Position bezogen, und wenn man von den Kämpfen im Mittelfeld absah, schien auch dieser Grand Prix, wie so viele in vergangenen Jahren, monoton zu Ende zu gehen. Da brach eingangs der 11. Runde, dort, wo nach dem Start die Rechtskurve zum Berg aufsteigt, am Maserati von Moss das Tragrohr der De Dion-Hinterachse. Der Wagen geriet ins Schleudern, wurde aber von Moss souverän und gelassen gemeistert, obwohl sich dann noch das linke Hinterrad selbständig machte. Moss eilte nun im Laufschritt zur Boxe, um eine Runde später den Wagen des an neunter Stelle liegenden Perdisa zu übernehmen. Damit war der Vorsprung Fangios noch größer geworden, aber die Zuschauer kamen doch noch auf ihre Kosten, denn Moss holte mit einer Bravour auf, die jedermann begeistern mußte.

Collins hatte in der Zwischenzeit den zweiten Platz eingenommen und drehte ruhig, sauber und gleichmäßig, aber sehr schnell seine Runden. Trintignant gab nach wiederholtem Boxenhalt auf, auch Castellotti war in der 10. Runde wegen Defekts an der Antriebswelle ausgeschieden. Behra lag an dritter und Frère jetzt schon an vierter Stelle. Der im Umgang als sehr zurückhaltend bekannte Belgier, übrigens einer unserer Mitarbeiter, wurde zusehends warm und rückte Behra von Runde zu Runde mehr auf den Pelz. Es war also sowohl am Ende des Feldes — durch Moss — als auch im Mittelfeld — durch Frère — allerhand Betrieb. Da gab es in der 24. Runde eine neue Sensation: Fangio steuerte seinen Ferrari mit einer Ölfahne in langsamer Fahrt durch die Stavelot-Kurve und stieg wenig später aus: Motorschaden. Gespannt wartete jetzt alles, wann Fangio an der Boxe erscheinen würde, um den Wagen des nun führenden Collins zu übernehmen. Fangio erschien nicht, und Collins be-

hauptete ohne Schwierigkeiten die Spitze bis ins Ziel. Der Engländer, der nach der scharfen 500 km-Fahrt auf einer durch den leichten Regen sehr schwierigen Strecke, völlig gelassen und ohne jede Ermüdungserscheinungen aus dem Wagen stieg, rangiert heute schon in der ersten Klasse. Er fährt darüber hinaus sehr beherrscht, denn weder bei der Giro Sicilia noch in Monte Carlo oder Spa wies sein Ferrari irgendwelche äußeren Spuren eines scharfen Kampfes auf.

Nach dem Ausfall von Fangio war dieser hochinteressante Grand Prix mit nur 15 Wagen am Start noch genauso spannend wie am Anfang; dafür sorgten Moss, Behra und Frère. Moss reduzierte seine Geschwindigkeit in keiner Weise, sondern fuhr in der 30. Runde mit 199,57 km/st die schnellste Runde des Rennens und wurde sogar noch Dritter. Frère lieferte Behra ein scharfes Duell und verdrängte diesen vom zweiten Platz. Der Franzose hatte gegen Schluß des Rennens Getriebeschaden und überdrehte dabei anscheinend seinen Motor, er brachte den Maserati aber trotzdem noch auf dem 7. Platz ans Ziel. Und schließlich schlug sich noch der alte Villoresi mit dem jungen Pilette herum, obwohl dieser bereits eine Runde hinter Gigi lag.

Es war ein prachtvoller Grand Prix mit farbigen Kämpfen und unerhörter Spannung.

500 Meilen von Indianapolis

Der Amerikaner Pat Flaherty gewann auf einem Zink Special das diesjährige 500 Meilen-Rennen von Indianapolis vor Sam Hanks, Don Freeland und Johnny Parsons, der 1950 in Indianapolis Erster wurde. Der Sieger des vergangenen Jahres, Bob Sweikert, wurde Sechster. Flaherty lag mit einem Gesamtdurchschnitt von 206,7 km/st für die 800 km-Strecke noch weit unter dem Rekorddurchschnitt des Siegers von 1954, Bill Vukovich. Allerdings brannte über eine Stunde lang das gelbe Gefahrensignal, das gleichzeitig mit einem Überholverbot verbunden ist, da sich mehrere Unfälle ereignet hatten, von denen Daywalt und Bettenhausen betroffen wurden. Farina konnte sich wegen Regens nicht qualifizieren.

Das faszinierende Duell Fangio contra Moss wird mit unerbittlicher Härte ausgetragen, was bei der fahrerischen Klasse der beiden natürlich aufs Material geht. Die Weltmeisterschaft ist noch völlig offen, und weder Moss noch Fangio wird sich vor dem letzten Lauf geschlagen geben. Mit Collins und Behra sind daneben zwei weitere Bewerber um den höchsten Titel nach vorne gekommen, die den bisher absolut dominierenden Fangio und Moss das Leben nicht leicht machen werden, ebensowenig wie Castellotti, der sehr ehrgeizig ist und fahrerisch kaum schlechter als Behra. Wir können uns auf den Großen Preis von Deutschland auf dem Nürburgring mit Recht freuen. Es kommt wieder Leben und Betrieb in den Grand Prix-Sport. *Gümo*

Ergebnisse:

1. Collins (England), Ferrari, 509,32 km in 2:40:00,3 = 190,61 km/st; 2. Frère (Belgien), Ferrari, 2:41:51,6 = 188,42 km/st; 3. Moss/Perdisa (Engl./Ital.), Maserati, 2:43:16,9; 4. Schell (USA), Vanwall, 1 Rd. zurück; 5. Villoresi (Italien), Maserati, 2 Rd. zurück; 6. Pilette (Belgien), Ferrari, 3 Rd. zurück; 7. Behra (Frankreich), Maserati, 3 Rd. zurück; 8. Rosier (Frankreich), Maserati, 3 Rd. zurück.

Ausgeschieden: Fales durch Sturz, unverletzt. Castellotti, Antriebswelle. Trintignant, Brennstoffzufuhr. Scotti, keinen Öldruck. Moss, Hinterachsbruch. Fangio, Motorschaden. Gould, Motorschaden.

Stand der Weltmeisterschaft:

Collins 11 P., Moss 11 P., Behra 10 P., Fangio 9 P.

Fahrer-Studien in der Source-Kurve in Spa. Behras (oben) Gesichtsausdruck verrät schärfste Konzentration. Nicht weniger angespannt nimmt Fangio (unten) diese Kurve: den Mund leicht geöffnet, als warte er ab, was nun geschieht.

Eugenio Castellotti (oben) scheint kritische Selbstgespräche zu führen, während der kaltblütige Engländer Moss noch Zeit zu einem Lächeln findet und sehr gelöst am Steuer sitzt. Fotos: Molter (4)

. . . tatsächlich –

der Kraftstoff mit dem i-Punkt

Wo das Tüpfelchen auf dem i –
sind die Dinge in Ordnung.
Es rundet ab und steht doch nicht am Ende.

Auch die Eigenschaften der schon von Natur aus hochwertigen Shell Kraftstoffe sind so abgerundet. Und zwar durch den Wirkstoff I.C.A. nach dem Deutschen Bundespatent Nr. 855 480, den es nur in Shell Kraftstoffen gibt.
I.C.A. bringt Sicherheit in den Verbrennungsablauf und steuert die Kraftstoffenergie zu höchster Leistung.
Mit I.C.A. laufen Motoren besonders rund und weich.

So wird ICA zum i-Punkt auf Shell und Super Shell –
den unübertroffenen Kraftstoffen für alle Benzinmotoren.

SHELL

man tankt SHELL

Runde um Runde

Der Große Preis von Deutschland wird nun doch für Rennwagen der Formel 1 durchgeführt, nachdem die Internationale Sportkommission anläßlich ihrer Sitzung in Baden-Baden entschieden hat, daß der deutsche Grand Prix nicht für die Weltmeisterschaft gewertet werden kann, wenn er für Sportwagen ausgeschrieben ist. Der Große Preis findet damit am 5. August auf dem Nürburgring statt und geht über eine Distanz von 500 km. Am Start werden neben Ferrari, Maserati, Bugatti und Vanwall voraussichtlich auch BRM sein. Es ist von Veranstalter-Seite aus vorgesehen, Maserati oder Ferrari vorzuschlagen, einem bekannten deutschen Fahrer, evtl. Karl Kling oder Hans Herrmann, für dieses Rennen einen Wagen zu geben.

Die Sportkommission der FIA hat in Baden-Baden außerdem beschlossen, die zur Zeit gültige Formel 1, die Ende 1957 ablaufen sollte, bis zum 31. Dezember 1959 zu verlängern, gleichzeitig soll aber die neue Formel 2 (Rennwagen mit Saugmotoren bis 1500 ccm ohne Gewichtslimit) schon ab 1. 1. 1957 Gültigkeit haben. Die FIA hat ab 1. Januar 1957 eine neue Klasseneinteilung für Serienwagen eingeführt, und zwar Serien-Tourenwagen, Spezial-Serien-Tourenwagen, Serienwagen Grand Tourisme und Spezial-Serien-Tourenwagen Grand Tourisme.

Die Formel 3 (Rennwagen mit Saugmotoren bis zu 500 ccm) bleibt bis Ende 1959 in Kraft. Den Veranstaltern wurden neue Sicherheitsauflagen für Zuschauer und Fahrer gemacht, außerdem sollen die Rennstrecken erneut schärfstens überprüft werden.

*

Beim Grenzpreis von Chimay, der in diesem Jahr für Sportwagen durchgeführt wurde und über eine Distanz von 240 km ging, siegte der Schweizer Benoit Musy mit 165,59 km/st Gesamtdurchschnitt vor dem Engländer Hamilton auf Jaguar und dessen Landsmann Whitehead auf Aston-Martin. Ahrens (Deutschland) wurde auf Mercedes-Benz 300 SL Sechster. Die Klasse bis 2000 ccm gewann der Belgier Goethals auf Porsche mit einer Runde Rückstand vor Laurent auf Ferrari und dem Düsseldorfer Seidel auf Porsche. Leider ereignete sich bei diesem Rennen ein bedauerlicher Unfall, bei dem vier Zuschauer ums Leben kamen, und zwar kollidierten die Wagen des Schweizers Caillet und des Engländers Threlfall in der ersten Runde, wobei das Fahrzeug von Caillet über einen breiten Sicherungsgraben geschleudert wurde und in Brand geriet.

Am 10. Juni findet auf dem 72 km langen Circuito delle Madonie bei Palermo in Sizilien die im Jahre 1906 begründete Targa Florio zum 25. Male statt. Sie geht über 10 Runden gleich 720 km und ist für Rennsportwagen ab 750 ccm, bis 1100, 1500, 2000 und über 2000 ccm sowie für Spezial-Serien-Tourenwagen bis 1300 und über 1300 ccm, dann für Gran Turismo-Fahrzeuge bis 1300, 2000 und über 2000 ccm ausgeschrieben. Voraussichtlich wird Porsche mit einem Wagen vom Typ 1500 ccm RS in Sizilien starten, der von Umberto Maglioli gesteuert werden soll. Maglioli hat die Targa Florio schon einmal auf Lancia gewonnen und dürfte auch mit dem Porsche auf dem kurvenreichen Kurs gute Aussichten haben. Den Rundenrekord auf der Madonie - Rundstrecke hält Stirling Moss mit 100,18 km/st, den er mit einem Mercedes-Benz 300 SLR 1955 aufstellte.

*

Beim Bäderpreis von Österreich, der auf einer 3,2 km langen Rundstrecke bei Baden in der Nähe von Wien veranstaltet wurde, siegte der Deutsche Ahrens auf Mercedes-Benz 300 SL mit 98,79 km/st vor seinem Landsmann Kurt Zeller auf Mercedes-Benz 300 SL im Lauf für Sportwagen über 1600 ccm. Die Sensation dieses Rennens war jedoch Franco Cornacchia, der Sohn des bekannten italienischen Rennfahrers, der sich nach einem schlechten Start mit seinem 2 Liter Maserati an die Spitze vorarbeitete, dann von der Strecke geriet, das Rennen zwar fortsetzen konnte, aber nur noch Dritter wurde, obwohl er die schnellste Runde gefahren war. Bei den Sportwagen bis 1600 ccm siegte der Österreicher Vogel auf Porsche Spyder, der mit einem Gesamtdurchschnitt von 98,96 km/st noch schneller als der siegreiche 300 SL war. Die österreichische Automobilsportbehörde hat inzwischen in Österreich Automobilrennen auf offenen Straßen verboten und wird sie erst wieder genehmigen, wenn eine speziell für Rennveranstaltungen erstellte Rundstrecke zur Verfügung steht. Bemerkenswert bei diesem Entschluß, der keineswegs von staatlicher Seite gefordert wurde, ist, daß sich bisher in Österreich bei Automobilrennen keine Unfälle ereignet haben, dagegen aber bei Motorradrennen, die nicht verboten wurden.

Der 1500 ccm-Rennsportwagen von Maserati, Maserati 150/S, wurde als Serien-Sportwagen homologiert . . . Wie man hört, arbeitet die Daimler-Benz AG. an einem 1,5 Liter Rennsportwagen . . . Die Firma Borgward hofft, ihren neuen 1500er Rennsportwagen noch in diesem Jahr zum Einsatz bringen zu können . . . Die Auto Union beteiligt sich werksseitig nicht mehr am Tourenwagensport . . . Piero Taruffi stellte auf der Via Appia bei Rom mit seinem Doppelrumpf-Wagen, der mit einem 500 ccm-Vierzylinder-Motor von Gilera ausgerüstet war, zwei neue Rekorde auf, und zwar für den Kilometer mit fliegendem Start, den er in 28,34 Sekunden durchfuhr und für die Meile mit stehendem Start, für die er 40,42 Sek. benötigte. Beide Rekorde wurden bisher von Georg von Opel bzw. Ferdi Lehder gehalten . . . Bei den internationalen Motorradrennen in Tubbergen in Holland siegte Lottes auf MV-Agusta in der 125er-, Baltisberger auf NSU in der 250er- und 350er- sowie Riedelbauch auf BMW in der 500 ccm-Klasse . . . Die Belgierin Gilberte Thirion stellte beim Bergrennen von Campione, das nur für Damen ausgeschrieben war, auf einem Mercedes-Benz 300 SL mit 75,80 km/st einen neuen Rekord für die 1,11 km lange Strecke auf . . . Die Officine Alfieri Maserati hat bei Colin Chapman einen neuen Lotus Mark XI bestellt . . . Am 24. Juni findet auf dem 10 km-Kurs des Autodromo von Monza das über 1000 km gehende Supercortemaggiore-Rennen für Sportwagen bis 2000 ccm und 1500 ccm statt. Insgesamt 40 Wagen werden zugelassen, ein Drittel davon sind 1500er. Nennungen sind an den Automobil-Club von Mailand in Mailand, Corso Venezia 43, zu richten, Nennungsschluß ist der 16. Juni . . . Maserati-Rennleiter Ugolini wohnte beim 1000 km-Rennen mit seinen Männern im Sporthotel des Nürburgringes, nur die Monteure hatte man anderweitig untergebracht. Ugolini bezahlte dafür eine Rechnung in Höhe von 1500.– DM und glaubte damit seine Pflicht getan zu haben, aber er irrte sich, denn man präsentierte ihm im Nachgang eine weitere Rechnung, sie belief sich über DM 50.–, und zwar für Toiletten-Benützung der Maserati-Monteure. Auf die Reklamation anwesender deutscher Herren wurde diese Rechnung dann zurückgezogen . . . Auch bei den internationalen Motorradrennen in Zandvoort konnte der Deutsche Baltisberger mit seiner NSU einen Doppelsieg landen. Er gewann die 250er und 350er Klasse. Riedelbauch sicherte sich auf BMW wieder den Sieg in der Halbliterklasse . . . Maserati hat zu Beginn dieses Jahres mit der französischen Firma Talbot ein Abkommen getroffen, nach dem Talbot den bekannten 2,5-Liter-Sechszylinder von Maserati in Lizenz bauen darf. Er soll in das neue Talbot-Chassis montiert werden. Darüber hinaus ist Talbot die Verpflichtung eingegangen, keine 2 und 3 Liter-Motoren mehr zu bauen, Maserati wird dafür keine 2,5 Liter-Motoren mehr herstellen. Letzteres betrifft natürlich nicht die werksseitig zum Einsatz gelangenden Fahrzeuge.

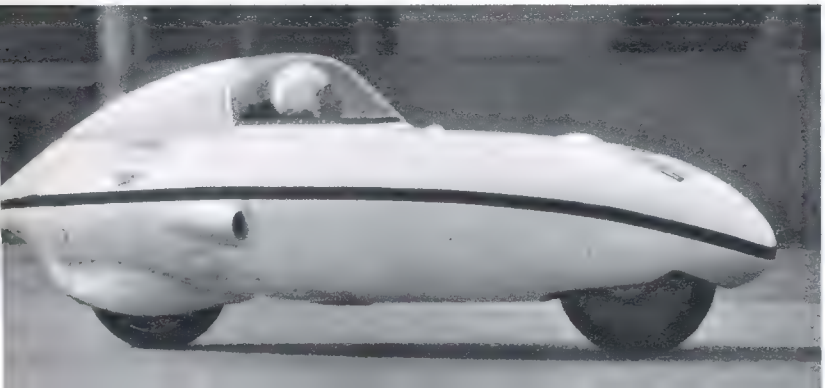
*

Die Einladungsliste für die diesjährigen 24 Stunden von Le Mans umfaßt 52 Fahrzeuge, darunter 3 Porsche 1,5 Liter, 2 Mercedes-Benz 300 SL, 3 Jaguar Typ D, 3 Aston-Martin DB 3 S, 3 Lotus Mark XI (1,5 Liter) und 2 Lotus 1,1 Liter, 2 Osca 750 ccm und 2 750 ccm Moretti. In der Prototypen-Klasse, die bis 2,5 Liter geht, sind neben anderen 3 Ferrari 2,5 Liter zu finden. Maserati erscheint auf dieser Liste nicht.

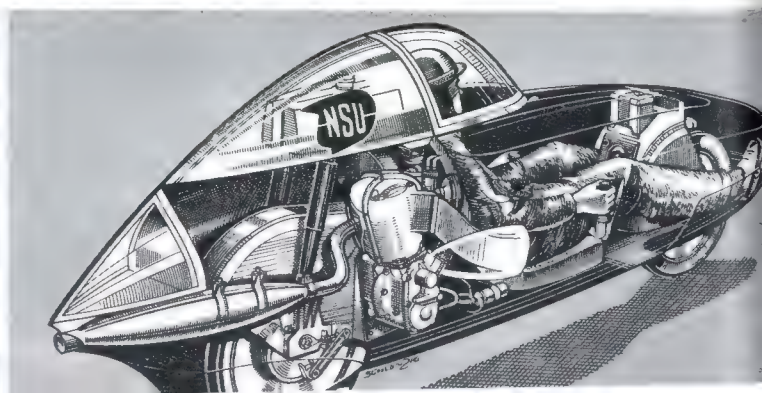
*

Gesamtsieger der in der Wertung für die Europäische Tourenwagen-Meisterschaft rangierenden Rallye Genf wurde das schweizerische Paar Brügger/Karrer auf DKW - Sonderklasse vor Beyer/Perrot auf Porsche Carrera und Martignoni/Vanini auf Alfa Romeo. Die in der Wertung führenden Deutschen Schock/Moll siegten auf Mercedes-Benz 300 SL in der Gran Turismo-Klasse über 2 Liter und wurden Zehnte im Gesamtklassement. Den Damen-Pokal gewann die Deutsche Meisterin des Vorjahres, Rut Lautmann auf Ford 15 M, die im Gesamtklassement den vierten Platz belegen konnte. In den einzelnen Klassen gab es folgende Erstplacierte: Spezial - Tourenwagen bis 1000 ccm: 1. Brügger/Karrer auf DKW; bis 1600 ccm: 1. Sears/Best auf Austin A 50; bis 2000 ccm: Houel/Bertramier auf Alfa Romeo; über 2000 ccm: 1. Heuberger/Dr. Honegger. Gran Turismo bis 1600 ccm: 1. Beyer/Perrot auf Porsche Carrera; bis 2000 ccm: 1. Cedric/Calame auf Alfa Romeo Super Sprint; über 2000 ccm: 1. Schock/Moll auf Mercedes-Benz 300 SL. Serien-Tourenwagen bis 1000 ccm: 1. Menke/Curau auf DKW; bis 1600 ccm: Lautmann/Utermul auf Ford 15 M; bis 2000 ccm: 1. Martignoni/Vanini auf Alfa Romeo T I; über 2000 ccm: 1. Masotti/Bochatey auf BMW. Der Markenpreis fiel ebenfalls an DKW. Gümo

Mit der hier abgebildeten sogenannten Sparsamkeits-NSU, die eine Weiterentwicklung des Baummschen Fliegenden Liegestuhls darstellt, fuhr Motorradweltmeister H. P. Müller auf dem Hockenheim-Ring eine Kraftstoff-Verbrauchsprüfung über 502 km mit einem Gesamtdurchschnitt von 100,1 km/st. Der Gesamtverbrauch an Kraftstoff betrug dabei 5,65 Liter, also 1,13 Liter auf 100 km. Das Fahrzeug hatte als Antriebsaggregat einen 125 ccm-Superfox-Motor. Zum Vergleich sei einmal der erforderliche Leistungs-Aufwand eines Motorrades konventioneller Bauart bei einer gleichbleibenden Geschwindigkeit von 100 km/st angegeben: er liegt bei 11,4 PS; die Sparsamkeits-NSU dagegen benötigt hierfür nur 2,8 PS. Dies ist in erster Linie auf die Stromlinien-Karosserie zurückzuführen, die einen Luftwiderstandswert von cw 0,11 hat, während eine Superfox z. B. einen cw-Wert von 0,8 aufweist.



Hier ist der innere Aufbau der neuen Maschine zu sehen, die NSU selbst als die bürgerliche Ausgabe des Baummschen Rekord-Fahrzeugs bezeichnet. Sie erreicht mit dem völlig serienmäßigen Superfox-Motor eine Spitzen-Geschwindigkeit von 155 km/st, während das normale Motorrad mit diesem Aggregat nur 95 km/st schafft. Um die Sitzposition des Fahrers zu verbessern, wurde dieses Fahrzeug höher als die Rekordmaschine ausgelegt. Der Fahrer sitzt weitgehend ermüdungsfrei wie in einem bequemen Lehnsessel. Was NSU mit der Weiterverfolgung der von Baumm konzipierten Versuchskonstruktion bezwecken will, leuchtet ein: 5,6 Liter Gesamtverbrauch für eine Strecke, die der Entfernung von Berlin nach München entspricht, sind ein bemerkenswerter Fortschritt und ein Beweis mehr, wie stark die Strömungsverhältnisse den Treibstoffverbrauch beeinflussen können.



Ist das Ihr Hobby?

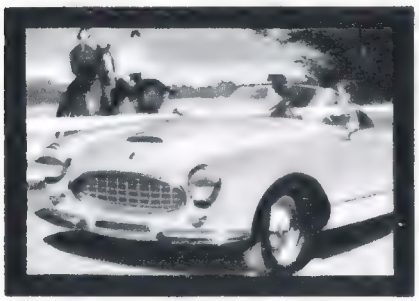
6/56/1

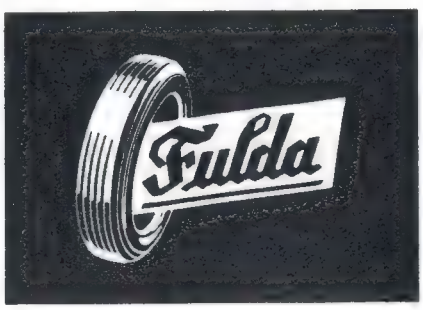
Reiten, die Verbundenheit zwischen Mensch und Tier, Freude am Durchstreifen der Natur - ein besonders schönes Hobby.
Aber auch andere Passionen können viel Freude bereiten.

Der unablässig seinen Geschäften nachjagende Mensch von heute braucht so oft wie möglich Entspannung, um die Lebensbatterie wieder aufzuladen. Im Zeitalter des Motors ist die Flucht aus dem Alltag kein Problem.

Sicher und schnell, aus den Fesseln des Berufes in die Erholung, zum Vergnügen - auf FULDA-Reifen.

FULDA-Reifen gehören zum Besten, was der Reifenmarkt zu bieten hat. Auch Autofahren ist ein Hobby, mit FULDA-Reifen ein besonders schönes.





G U M M I W E R K E F U L D A K. G. a. A. – F U L D A

Steuer, Recht, Versicherung

Abgefahrene Reifen vor dem Bundesgerichtshof

In einem bedeutsamen Urteil (4 StR 261/55) hat der Bundesgerichtshof in Karlsruhe Richtlinien über die Benutzung abgefahrener Reifen aufgestellt.

In erster Instanz war ein Fabrikbesitzer wegen fahrlässiger Tötung zu fünf Monaten Gefängnis verurteilt worden, weil er seinen Kraftfahrer mit einem Lieferwagen (Opel-Olympia) auf eine Fahrt geschickt hatte, obwohl er wußte, daß die Vorderreifen keine Griffigkeit mehr besaßen. Bei der Fahrt hatte der Fahrer einen Fußgänger tödlich überfahren. Er war bei einer Notbremsung infolge der abgefahrenen Reifen ins Schleudern gekommen. Das Landgericht hielt den Fabrikbesitzer als den Halter des Kraftfahrzeuges für mitschuldig. Er hätte das Fahrzeug aus dem Betrieb ziehen müssen, als er von den schlechten Vorderreifen erfahren habe.

Der Bundesgerichtshof war mit dieser Entscheidung des Landgerichts nicht einverstanden und hob die Verurteilung des Fahrzeughalters auf. Zunächst stellten die Bundesrichter fest, daß abgefahrene Vorderreifen nicht in jedem Fall den Wagen fahruntauglich machten. Sie seien zwar, wie allgemein bekannt, eine große Gefahr für den Verkehr. Es hänge jedoch von den besonderen Umständen (Straßenzustand, Basaltsteinpflaster, gewölbter Straßendecke, schnellem Fahren usw.) ab, ob das Fahrzeug trotz der schlechten Reifen noch als verkehrssicher angesehen werden könne. Nur wenn der Reifenzustand die Benutzung des Fahrzeuges in jedem Falle zu einer erheblichen Gefahr für den Straßenverkehr werden lasse, sei der Kraftfahrzeughalter verpflichtet, den Wagen aus dem Verkehr zu ziehen. Es hänge daher von den tatsächlichen gerichtlichen Feststellungen über den Reifenzustand ab, ob der Fabrikbesitzer in diesem Sinne verpflichtet gewesen sei, das Fahrzeug bis zum Eintreffen neuer Reifen stillzulegen. Nur dann sei der Unfall für ihn voraussehbar gewesen und habe er sich der fahrlässigen Tötung mitschuldig gemacht. Es sei jedoch eine Überspannung der Anforderungen, die an einen Halter eines Fahrzeuges gestellt werden können, wenn man ihn verpflichten wollte, den Wagen schon aus dem Verkehr zu ziehen, wenn das Fahrzeug bei geeigneter Fahrweise noch ohne besondere Gefahr benutzt werden könne. In diesem Fall habe der Fahrzeughalter nur die Verpflichtung, allgemein oder für den Einzelfall die Anweisung zu geben, das Fahrzeug nur bei solchem Wetter und solchen Wegeverhältnissen und auf solche Weise zu benutzen, daß die durch den Zustand der Reifen begründete Gefahr sich nicht auswirken könne. Er habe die weitere Pflicht, die Durchführung seiner Anweisungen in geeigneter Weise zu überwachen. Dabei betonte der Bundesgerichtshof nachdrücklich, daß an die Erfüllung dieser Pflicht allerdings sehr strenge Anforderungen zu stellen seien. *Dr. G.*

Verkehrszeichen müssen der StVO entsprechen

Die Gerichte haben wiederholt entschieden, daß Verkehrszeichen unbedingt und peinlich genau der Straßenverkehrsordnung entsprechen müssen. Andernfalls sind sie keine verbindlichen Gebots- oder Verbotszeichen und kann ihre Nichtbefolgung nicht bestraft werden. Auf dieser Linie liegt eine Entscheidung des Kammergerichts in Berlin (1 Ss 522/55), die sich mit dem nicht seltenen Schild „Radfahrer absteigen" befaßt.

Das Amtsgericht Berlin hatte einen Radfahrer wegen Übertretung der Straßenverkehrsordnung verurteilt, weil er ein Schild mit der polizeilichen Anordnung „Radfahrer absteigen" nicht befolgt hatte. Das Kammergericht hob die Verurteilung des Radfahrers jedoch auf: Der Gesetzgeber habe mit den Ergänzungen zur Straßenverkehrsordnung deutlich zum Ausdruck gebracht, daß amtliche Verkehrszeichen eindeutig und klar zu sein hätten. Daraus müsse geschlossen werden, daß andere als in der Anlage zur Straßenverkehrsordnung aufgeführte Verkehrszeichen in keinem Fall als „Gebots- oder Verbotszeichen" angesehen werden könnten. Ihre Nichtbefolgung könne daher auch nicht als Verkehrsübertretung bestraft werden. Da das Schild „Radfahrer absteigen" nicht unter den amtlichen Verkehrszeichen angeführt sei, sei es nicht verbindlich.

Das Kammergericht führt jedoch in seinem Urteil weiter aus, daß ein Verstoß gegen die allgemeine Regel des Paragraph 1 der Straßenverkehrsordnung durch ein solches Schild begründet werden könnte. Voraussetzung dafür sei jedoch, daß tatsächlich ein anderer Verkehrsteilnehmer durch das Radfahren gefährdet worden sei. Da der Berliner Radfahrer einen solchen „schädlichen Erfolg" nicht verursacht hatte, sprach ihn das Kammergericht frei. *Dr. G.*

Vater muß zahlen, obwohl der Sohn einen Führerschein hatte

Vor dem Oberlandesgericht Frankfurt/Main ging es kürzlich darum, ob die einem Minderjährigen erteilte Fahrerlaubnis die Eltern von ihrer Aufsichtspflicht entbindet. Das Gericht erklärte den Vater für den Schaden eines Verkehrsunfalls für haftbar, den der Sohn verschuldet hatte (Urteil 5/3 U 3/54).

Begründung: Die Aufsichtspflicht des gesetzlichen Vertreters sei nicht deshalb eingeschränkt oder aufgehoben gewesen, weil der Minderjährige die vorgeschriebene Fahrerlaubnis besessen habe. „Durch die Erteilung des Führerscheins wird lediglich die rechtliche Möglichkeit geschaffen, im Verkehr ein Kraftfahrzeug zu führen. In allgemeine bürgerliche Rechtsverhältnisse wird mit der Erlaubnis nicht eingegriffen." Es genügt nicht, daß der Minderjährige mehrere Jahre ein Kraftfahrzeug ohne Schwierigkeiten gelenkt habe, um den gesetzlichen Vertreter von seiner Aufsichtspflicht zu entbinden. „Minderjährige unterliegen der Aufsicht, nicht *wenn*, sondern *weil* sie ihrer bedürfen", heißt es in dem Urteil. Das Verbot eines Aufsichtspflichtigen allein genüge nicht, er müsse vielmehr die entsprechenden konkreten Maßregeln zur Überwachung des Minderjährigen und zur Verhütung von Schäden durch ihn treffen. *Dr. G.*

2 Favoriten internationaler Klasse

MERCEDES-BENZ, Sieger der grossen Rennen —

ZENITH, Sieger der Präzisions — Wettbewerbe.

1. 2509 Gold 18 Kt DM 538.-

ZENITH

*Tradition suisse * 1865*

AUTOMATIC
1/2038 Gold 18 Kt DM 840.-
2/3026 Chronometer Edelstahl DM 390.-

Andere Modelle ab DM 158.-

ZENITH-Uhren erhältlich in den führenden Fachgeschäften mit der *Offiziellen* ZENITH-*Vertretung.*

ZENITH
OFFIZIELLE VERTRETUNG

Bezugsquellen-Nachweis und Prospekte durch ZENITH Köln Postschliessfach 376. ZENITH Ulm Postschliessfach 824.

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf Auto Motor und Sport

Führerscheinentzug auch wegen kleiner Verkehrsübertretungen zulässig

Das Bundesverwaltungsgericht hat jetzt entschieden, daß der Führerscheinentzug durch die Verwaltungsbehörden auch wegen wiederholter geringfügiger Verstöße gegen Verkehrsvorschriften angeordnet werden kann. Voraussetzung sei lediglich, daß beim Verkehrssünder ein „Hang zur Nichtbeachtung von Verkehrsvorschriften" zu erkennen sei.

In dem Fall, den das Bundesverwaltungsgericht zu entscheiden hatte, war ein Kraftfahrer, der seit zehn Jahren den Führerschein der Klasse III hatte und innerhalb von zwei Jahren siebenmal mit Geldstrafen zwischen fünf und fünfzig DM belegt worden war, zunächst von der Polizeibehörde unter Androhung des Führerscheinentzugs im Falle weiterer Übertretungen verwarnt worden.

Bei den Straftaten handelte es sich um mangelnde Beleuchtung des Fahrzeugs, Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit und Nichtbeachtung des Parkverbots. Kurz nach der Verwarnung wurde der hartnäckige Verkehrssünder wieder zu 10 DM Geldstrafe wegen mangelnder Beleuchtung seines Fahrzeuges verurteilt. Als schließlich knapp einen Monat später schon wieder ein Strafbefehl wegen Überschreitung der Höchstgeschwindigkeit über 50 DM gegen den Kraftfahrer erlassen wurde, entzog ihm das zuständige Amt für öffentliche Ordnung den Führerschein. Der Kraftfahrer klagte daraufhin bei den Verwaltungsgerichten. In dritter und letzter Instanz wurde nun seine Klage vom Bundesverwaltungsgericht abgewiesen. In dem beachtenswerten Urteil (I C 156/53) heißt es: „Die Verstöße gegen die verkehrsrechtlichen Vorschriften sind zwar einzeln betrachtet nicht erheblich. Die Frage der Entziehung der Fahrerlaubnis ist jedoch nicht nur nach der Tat selbst, sondern auch nach der Gesamtpersönlichkeit des Fahrzeugführers und seiner Gefährlichkeit für die Allgemeinheit zu entscheiden. Unter diesem Gesichtspunkt können auch wiederholte, im Einzelfalle jeweils geringfügige Verfehlungen die Ungeeignetheit zum Führen eines Kraftfahrzeuges erweisen, wenn aus ihnen hervorgeht, daß der Führer des Kraftfahrzeuges nicht gewillt ist, die im Interesse der Verkehrssicherheit erlassenen Vorschriften zu befolgen und einen Hang zur Nichtbeachtung solcher Vorschriften erkennen läßt." *Dr. G.*

Wartepflicht gilt unbedingt

Die Vorfahrtregel „Rechts vor Links" führt immer wieder dazu, daß Gerichte in Einzelfällen Urteile von grundsätzlicher Bedeutung fällen müssen. So hat der Strafsenat des Oberlandesgerichts Celle entschieden, daß der von rechts Kommende auch dann die Vorfahrt hat, wenn der Wartepflichtige seinerseits nach rechts einbiegen will und sich die Fahrtlinien der beiden Fahrzeuge also gar nicht schneiden (1 Ss 344/55).

An der Kreuzung zweier gleichberechtigter Straßen war es zu einem Zusammenstoß zwischen einem Lieferwagen und einem Pkw gekommen. Der Lieferwagen, der von rechts gekommen war, wollte geradeaus weiterfahren, der Pkw nach rechts abbiegen. Das Gericht stellte fest, der Pkw-Fahrer habe bei dieser Situation die „Wartepflicht" gehabt und hätte erst dann einbiegen dürfen, wenn jede Möglichkeit eines Zusammenstoßes oder einer sonstigen Behinderung des von rechts kommenden Vorfahrtberechtigten ausgeschlossen erschien. „Die Annahme eines Vorfahrtfalles setzt nicht voraus, daß sich die Fahrtlinien der beiden Fahrzeuge im Falle des Weiterfahrens geschnitten hätten. Vielmehr genügt, daß sie sich soweit nahegekommen sind, daß die glatte Weiterfahrt des Vorfahrtberechtigten beeinträchtigt wurde. Dabei kommt es nicht darauf an, daß die Gefahr eines Zusammenstoßes im Einzelfalle möglicherweise erst durch das vorschriftswidrige Verhalten des Bevorrechtigten hervorgerufen wurde." Der vorfahrtberechtigte Lieferwagen hatte nämlich nicht die rechte Straßenseite eingehalten. Das Oberlandesgericht Celle entschied jedoch dazu in Übereinstimmung mit mehreren anderen Gerichten, daß sich das Vorfahrtrecht auf die ganze Breite der Fahrbahn und nicht nur auf ihre rechte Seite erstrecke. Es komme auch nicht darauf an, ob der Bevorrechtigte vorschriftsmäßig oder vorschriftswidrig fahre. *Dr. G.*

Zollnummern gelten 10 Tage

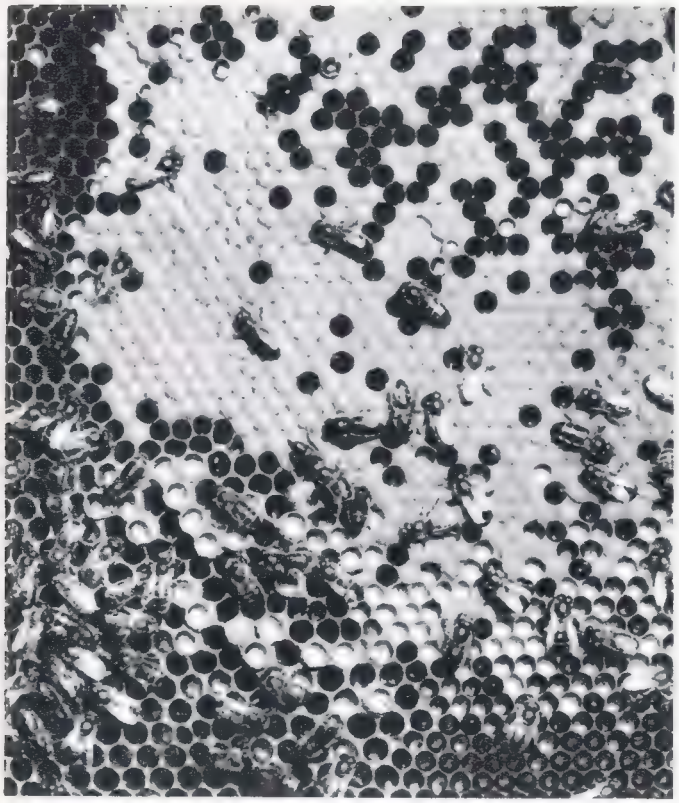
Wenn ein deutsches Kraftfahrzeug mit eigener Triebkraft in das Ausland exportiert wird, so erhebt man für die Überführungsfahrt keine Kraftfahrzeugsteuer, falls das Kraftfahrzeug für eine solche Überführungsfahrt ein länglichrundes Kennzeichen nach der Verordnung über Internationalen Kraftfahrzeugverkehr bekommen hat. Dabei vermerkt die das länglichrunde Kennzeichen zuteilende Zollstelle die Steuerbefreiung für die Überführungsfahrt auf dem Internationalen Zulassungsschein. Wenn man davon ausgeht, daß die Ausfuhr mit eigener Triebkraft unmittelbar nach Erledigung der Formalitäten bei der zuständigen Zollstelle durchgeführt werden muß, ist eine Befristung der Steuerbefreiung am Platze. Wenn auch für die Überführungsfahrt in das Ausland die im allgemeinen gesetzte Frist von drei Tagen gewöhnlich genügt, ist die allgemeine Auffassung doch so, daß man eine derartig starke Beschränkung der Steuerbefreiung als unbillig und kleinlich empfindet. Besonders bedeutet für Ausländer, die mit einem im deutschen Bundesgebiet gekauften Personenkraftwagen vor dem Verlassen Deutschlands noch eine kurze Urlaubs- oder Geschäftsreise durchführen wollen, die durch die Überschreitung der Dreitage-Frist herbeigeführte Steuerpflicht eine gewisse Härte, vor allem weil die Kraftfahrzeugsteuer bei den nach dem Hubraum besteuerten Kraftfahrzeugen mindestens für die Dauer eines Vierteljahres festgesetzt werden muß. Damit derartige Härten vermieden und die Ausfuhr von Kraftfahrzeugen nicht gehemmt wird, ist man amtlich zu der Auffassung gelangt, daß eine Frist von zehn Tagen als angemessen und ausreichend für die Überführungsfahrt anzusehen sei. Kürzlich wurden die Zollstellen in dem Sinne angewiesen, daß bei einer Eintragung der Steuerbefreiung für Überführungsfahrten in das Ausland die Steuerbefreiung in Zukunft einheitlich auf zehn Tage befristet wird. *z.*

Mit einem Tipp auf die einzige Taste des Becker-„Mexico" – er war übrigens der erste vollautomatische Autosuper der Welt mit UKW – bringen Sie das Gerät zum Klingen. Elektronisch gesteuert stellt sich der Becker-„Mexico" auf jeden beliebigen Sender ein. Im Bruchteil einer Sekunde wählt er für Sie, trennschärfer und klangreiner als Sie selbst es im fahrenden Wagen jemals könnten. Sie wenden dabei nicht einmal den Blick von der Fahrbahn. Dient das nicht Ihrer Sicherheit?

becker autoradio

Vollendeter Klang als Ergebnis seiner technischen Reife zeichnet auch den Becker-Autosuper „Europa" aus, ein Gerät mit fünf Drucktasten und drei Wellenbereichen mit UKW. Eine Spitzenleistung seiner Klasse, störungsfrei, zuverlässig und preiswert.

Das Spezialwerk, das nur Autoradios baut, Max Egon Becker, Autoradiowerk, Karlsruhe
Zuständig für Österreich: Hansa Import Export G. m. b. H., Salzburg, Franz Josephstraße 13. Zuständig für Schweiz: Telion A.-G., Zürich, Pelikanstraße 8.



Unermüdlich

schafft in Deutschlands größtem Reibbelag-Werk eine Belegschaft von über 1200 Frauen und Männern. Das gemeinsame Werk ihrer Produktion ist mehr ein Begriff als eine Ware: Sicherheit durch JURID! Die Erzeugnisse sind Reibbeläge aller Art, ohne die unsere technisierte Welt nicht mehr vorstellbar ist. Überall dort, wo in Bremsen und Kupplungen Bewegung angehalten oder Kräfte übertragen werden, bürgt der Gütestempel JURID seit Jahrzehnten für höchste Qualität.

Aus Deutschlands größtem Reibbelagwerk
Bremsbeläge
Kupplungsbeläge
Gelenkscheiben

In Bremsen und Kupplungen JURID ein Markenbegriff für Sicherheit!

JURID

JURID WERKE AKTIENGESELLSCHAFT GLINDE BEI HAMBURG

Preise der deutschen Personenwagen

Stand vom 1. Juni 1956

	Listenpreis DM	Mehrpreis für Heizung DM	Mehrpreis für Schiebedach DM
BMW 2,1 Liter Sechszylinder			
501 Limousine viertürig	12 500.—	65.—	680.—
BMW 2,6 Liter V8-Zylinder			
501 Limousine viertürig	14 450.—	65.—	680.—
502 Limousine viertürig	16 950.—	65.—	680.—
BMW 3,2 Liter V8-Zylinder			
502 Limousine viertürig	18 350.—	65.—	680.—
505 Fahrgestell für Pullman-Limousine	13 400.—		
503 Sport-Coupé 2/2sitzig	29 500.—	serienmäßig	
503 Sport-Cabriolet 2/2sitzig	29 500.—	serienmäßig	
507 Touring Sport Roadster	26 500.—	serienmäßig	
hierzu Coupé-Aufsatz	1 500.—		
Borgward-Isabella			
Limousine zweitürig	6 980.—	160.—	540.—
Limousine zweitürig „TS"	7 980.—	160.—	540.—
Cabriolet 2/2sitzig	9 950.—	serienmäßig	
Coupé 2/2sitzig	9 950.—	serienmäßig	
Cabriolet 2/2sitzig „TS"	10 950.—	serienmäßig	
Kombiwagen dreitürig	7 280.—	160.—	
Borgward-Hansa 2400			
Limousine viertürig	12 500.—	serienmäßig	820.—
Mehrpreis für Strömungsgetriebe	850.—		
DKW 3=6			
Limousine zweitürig (Dreigang)	5 295.—	160.—	350.—
Limousine-Spezial zweitürig	5 695.—	160.—	350.—
Luxus-Coupé zweitürig	5 995.—	160.—	350.—
Limousine viertürig	6 495.—	160.—	350.—
Cabriolet viersitzig	7 295.—	160.—	
Cabriolet zweisitzig	7 895.—	160.—	
„Universal" Kombiwagen dreitürig	6 185.—	85.—	
Fiat 600			
Limousine zweitürig	4 280.—	180.—	270.—
„Viotti" Coupé zweisitzig	7 950.—	180.—	
„Multipla" Viersitzer	5 250.—	180.—	
„Multipla" Sechssitzer	5 350.—	180.—	
Fiat 1100			
Standard-Limousine viertürig	5 250.—	250.—	
Luxus-Limousine viertürig	5 950.—	250.—	
Kombiwagen fünftürig	7 200.—	250.—	
„1100 TV" Limousine viertürig	7 700.—	250.—	
„1100 TV" Spyder zweisitzig	11 500.—	250.—	
Fiat 1400 B			
Limousine viertürig (Benzinmotor)	7 950.—	210.—	
Limousine viertürig (Dieselmotor)	9 490.—	210.—	
Fiat 1900 B			
Limousine viertürig	10 800.—	210.—	
„Grand Vue" zweitürig	14 900.—	210.—	
Ford-Taunus			
12 M Limousine zweitürig	5 690.—	160.—	385.—
15 M Limousine zweitürig	6 185.—	160.—	385.—
15 M de Luxe Limousine zweitürig	6 935.—	160.—	385.—
15 M Cabriolet zweisitzig	8 575.—	160.—	
15 M Cabriolet viersitzig	8 650.—	160.—	
15 M Kombiwagen dreitürig	6 550.—	160.—	
Goliath GP 700			
Limousine zweitürig	5 235.—	175.—	350.—
Cabrio-Limousine zweitürig	5 635.—	175.—	
Kombiwagen dreitürig	5 435.—	175.—	
Goliath GP 900 V			
Limousine zweitürig	5 485.—	175.—	350.—
Cabrio-Limousine zweitürig	5 885.—	175.—	
Kombiwagen dreitürig	5 685.—	175.—	
Goliath GP 900 E			
Limousine zweitürig	5 750.—	175.—	350.—
Cabrio-Limousine zweitürig	6 150.—	175.—	
Kombiwagen dreitürig	5 950.—	175.—	

	Listenpreis DM	Mehrpreis für Heizung DM	Mehrpreis für Schiebedach DM
Lloyd 250			
LP 250 Limousine zweitürig	2 980.—	60.—	175.—
Lloyd 400			
LP 400 Limousine zweitürig	3 350.—	serienmäßig	175.—
LC 400 Cabrio-Limousine zweitürig	3 680.—	serienmäßig	
LS 400 Kombiwagen dreitürig	3 480.—	serienmäßig	
Lloyd 600			
LP 600 Limousine zweitürig	3 680.—	serienmäßig	175.—
LC 600 Cabrio-Limousine zweitürig	3 980.—	serienmäßig	
LS 600 Kombiwagen dreitürig	3 790.—	serienmäßig	
Mercedes-Benz 1,8 Liter			
Typ 180 Limousine viertürig	8 700.—	serienmäßig	600.—
Typ 180 D Limousine viertürig	9 450.—	serienmäßig	600.—
Mercedes-Benz 1,9 Liter			
Typ 190 Limousine viertürig	9 450.—	serienmäßig	600.—
Typ 190 SL Roadster zweisitzig	16 500.—	serienmäßig	
Typ 190 SL Coupé zweisitzig	17 100.—	serienmäßig	
Mercedes-Benz 2,2 Liter			
Typ 219 Limousine viertürig	10 500.—	serienmäßig	600.—
Typ 220 S Limousine viertürig	12 500.—	serienmäßig	600.—
Typ 220 S Cabriolet viersitzig	21 500.—	serienmäßig	
Mercedes-Benz 3 Liter			
Typ 300 Limousine viertürig	22 000.—	serienmäßig	750.—
Typ 300 Cabriolet D viertürig	24 700.—	serienmäßig	
Mehrpreis für autom. Getriebe	1 500.—		
Typ 300 S Coupé 2/3sitzig	36 500.—	serienmäßig	
Typ 300 S Cabriolet 2/3sitzig	36 500.—	serienmäßig	
Typ 300 S Roadster 2/3sitzig	36 500.—	serienmäßig	
Typ 300 SL Sport-Coupé zweisitzig	29 000.—	serienmäßig	
NSU-Fiat „Neckar"			
34 PS Limousine viertürig	5 550.—	250.—	
50 PS Cabriolet zweisitzig	9 500.—	250.—	
50 PS Coupé zweisitzig	9 700.—	250.—	
Opel-Olympia Rekord			
„Olympia" Limousine zweitürig	5 250.—	160.—	
„Olympia Rekord" Limousine zweit.	5 990.—	160.—	
„Olympia Rekord" Cabrio zweitürig	6 300.—	160.—	
„Caravan" Kombiwagen dreitürig	6 300.—	160.—	
Opel-Kapitän			
Limousine viertürig	9 350.—	160.—	
Porsche			
Coupé „1300"	11 400.—	serienmäßig	650.—
Coupé „1300 Super"	13 500.—	serienmäßig	650.—
Coupé „1600"	12 700.—	serienmäßig	650.—
Coupé „1600 Super"	13 800.—	serienmäßig	650.—
Coupé „1500 GS Carrera"	18 500.—	serienmäßig	650.—
Mehrpreis für Cabriolet	1 200.—		
Minderpreis für Speedster	800.—		
Spyder „1500 RS"	24 600.—		
Volkswagen			
Standard-Limousine zweitürig	3 790.—	serienmäßig	250.—
Export-Limousine zweitürig	4 600.—	serienmäßig	250.—
Cabriolet viersitzig	5 990.—	serienmäßig	
Karmann-Ghia-Coupé	7 500.—	serienmäßig	
BMW-Isetta			
250 ccm Moto-Coupé	2 750.—	26.—	serienmäßig
300 ccm Moto-Coupé	2 890.—	26.—	serienmäßig
Goggomobil			
T 250 Limousine zweitürig	2 940.—	serienmäßig	55.—
T 300 Limousine viertürig	3 040.—	serienmäßig	55.—
Heinkel			
Kabine	2 750.—		serienmäßig
Maico-Champion			
MC 400 Cabrio zweisitzig	3 480.—		
MC 400/4 Limousine zweitürig	3 590.—		
Messerschmitt KR 200			
Kabinenroller Standard	2 245.—	65.—	
Kabinenroller Luxus	2 535.—	65.—	
Meyra 200			
Limousine 2/2sitzig	3 300.—		

Ihr Wagen braucht einen Lackschutz aus Hartwachs . . .

Ihr Wagen braucht CAR-PLATE

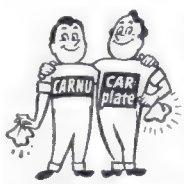
Nichts schützt so sicher gegen Regen, Sonne, Staub und Schmutz wie Hartwachs. Nichts läßt sich so leicht und mühelos auf den Lack des Wagens bringen wie Johnson's Car-Plate, das flüssige Hartwachs.

Glanz und Schutz für Monate in Minuten aufgetragen!

Und für die Vorreinigung: Johnson's Carnu-Lackreiniger. Carnu macht die Farbe klar und gibt die beste Grundlage für die nachfolgende Car-Plate-Pflege.

DM 3,50

CARNU und CAR-PLATE



das perfekte Paar für die vollendete Wagenpflege.

In allen Tankstellen und Fachgeschäften.

DM 4,75

JOHNSON'S WACHS PRODUKTE GMBH., HAMBURG 11

HANS MÜLLER KG WEINKELLEREI-RASTATT

Gut gerüstet für
die große Fahrt?

HALT!

Sie brauchen neue Kerzen!

Verlangen Sie ausdrücklich CHAMPION, die meistbenutzten Zündkerzen der Welt. Sie sichern ein Höchstmaß an Zündenergie durch ihren 5-Rippen-Isolator, dessen große Isolatorlänge besonderen Schutz gegen Kriechströme und Funkenüberschlag bietet.

Fahren Sie ins Ausland?
Keine Sorge, überall ist CHAMPION ein Begriff.
Und in Deutschland: VARTA hält CHAMPION-Zündkerzen
für alle Motoren beim Fachhandel für Sie bereit.

Zugfrei
im Schiebedach-Wagen
mit AEROREX DBP
auch in farbig lieferbar, somit gleichzeitig Sonnenschutz
fahren Sie
und in der Limousine mit AEROREKORD DBP
Hersteller:
WERNER JUNG · OLDENBURG (Oldb) Auguststr. 51
Bitte Prospekte anfordern!

Drei Alkohol-Urteile

Bei 1,2 Promille verringert Lebensversicherung die Unfallsumme!

Trunkenheit am Steuer ist für den Kraftfahrer nicht nur wegen der allgemein bekannten strafrechtlichen Konsequenzen gefährlich. Ein alkoholisierter Kraftfahrer riskiert darüber hinaus den Verlust etwaiger Versicherungsansprüche. So hat das Oberlandesgericht Hamm in einem Zivilprozeß entschieden, daß die Unfallversicherungssumme von einer Lebensversicherungsgesellschaft nicht ausbezahlt zu werden braucht, wenn der Versicherte in angetrunkenem Zustand bei einem Verkehrsunfall ums Leben gekommen ist.

Das Bemerkenswerte an dem Urteil (7 U 199/55) ist vor allem, daß nach Auffassung des Gerichts bereits 1,2 Promille Blutalkohol unter bestimmten Voraussetzungen genügen, um die Lebensversicherung von der Auszahlung der Unfallsumme zu entbinden. Der Bundesgerichtshof hatte bekanntlich als untere Grenze für das Vorliegen von „Fahruntüchtigkeit" 1,5 Promille festgelegt. Die wichtige Entscheidung stützt sich auf eine fast in allen Unfallversicherungsbedingungen enthaltene Klausel, wonach bei Unfällen infolge von Geistes- oder Bewußtseinsstörungen die Unfallversicherungssumme nicht fällig wird. Diese Bedingungen der Unfallversicherung, so entschied das Oberlandesgericht, habe das klar erkennbare Ziel, den Versicherungsfall immer dann auszuschließen, wenn der Tod oder die Verletzung des Versicherten nicht eigentlich auf den Unfall, sondern letzten Endes auf den vorher bereits vorhandenen abnormen Zustand des Verletzten zurückzuführen sei.

Jeder Kraftfahrer, der bei plötzlich auftauchenden Gefahren infolge von Alkoholgenuß nicht in Sekundenbruchteilen reagieren könne, sei im Sinne der Versicherungsbedingungen „bewußtseinsgestört". Bei den heutigen hohen Geschwindigkeiten könne eine Störung des Reaktionsvermögens schon durch geringen Alkoholgenuß herbeigeführt werden. Auch dann liege eine Bewußtseinsstörung vor. Die Unterschreitung der vom Bundesgerichtshof als untere Grenze für die Fahruntüchtigkeit aufgestellten Blutalkoholkonzentration von 1,5 Promille begründet das Oberlandesgericht Hamm folgendermaßen: „Bei einer Nachtfahrt ist die Grenze der auf eine gestörte Reaktionsfähigkeit zurückzuführenden Fahruntüchtigkeit im günstigsten Falle bereits bei 1,2 Promille Blutalkoholgehalt anzunehmen."

Auch ohne Zündschlüssel: Trunkenheit am Steuer

Ungewöhnliches Pech hatte ein Geschäftsmann, der seinen Ärger über berufliche Mißerfolge in einem Gasthaus in Alkohol ertränkte. Er setzte sich nämlich in volltrunkenem Zustand in seinen vor dem Gasthaus parkenden Wagen und versuchte loszufahren. Da er den Zündschlüssel zusammen mit seinem Mantel im Gasthaus zurückgelassen hatte, sprang der Motor nicht an. Trotzdem rollte der Wagen ein bis zwei Meter auf der Fahrbahn, weil der erste Gang eingeschaltet war und die Kraft des Anlassers für diese Bewegung ausreichte. Die Gerichte stritten sich nun, welche strafbaren Handlungen der volltrunkene Geschäftsmann hier begangen habe. Das Bayerische Oberste Landesgericht entschied den Fall endgültig dahin, daß er sich „wegen Trunkenheit am Steuer" strafbar gemacht habe (2 St 711/54). „Dadurch, daß der Angeklagte bei eingeschaltetem ersten Gang den Anlasser betätigt und damit bei ausgeschalteter Zündung wenigstens die bewegende Kraft des Anlassers in Wirksamkeit gesetzt hat, hat er am Verkehr teilgenommen. Bei einem Blutalkoholgehalt von 3,016 Promille war der Angeklagte nicht mehr in der Lage, sich sicher im Verkehr zu bewegen." Da er wegen seines Rausches die „Teilnahme im Verkehr in fahrunsicherem Zustand" nur fahrlässig begangen habe, wurde er wegen einer „Rauschtat" verurteilt. Die für den Angeklagten schmerzlichste Folge war, daß ihm der Führerschein entzogen wurde.

Mitternächtliche Wettfahrt mit einem Betrunkenen

Auf welch merkwürdige Art man als Kraftfahrer ins Gefängnis geraten kann, erfuhr kürzlich ein Motorradfahrer, der sich nach einer ausgedehnten Kegelpartie zu einer Wettfahrt mitten in der Nacht hatte überreden lassen. Beide stürzten dabei, ohne sich berührt zu haben, auf der linken Straßenseite. Der eine, bei dem ein Blutalkohol von 1,5 Promille festgestellt wurde, starb an den Folgen des Unfalls. Der andere erhielt jetzt vom Bundesgerichtshof (2 StR 366/54) bestätigt, daß seine auf Grund dieser Wettfahrt und ihrer Folgen ausgesprochene Bestrafung wegen fahrlässiger Tötung zu Recht erfolgte.

Die Bundesrichter hielten das Verhalten des Überlebenden für ursächlich an dem Tod des Verunglückten, weil er sich überhaupt auf eine solche Wettfahrt eingelassen habe. Da kein vernünftiger Grund für die Wettfahrt vorgelegen habe, könne sie nicht etwa unter dem Gesichtspunkt des „erlaubten Risikos" für gerechtfertigt angesehen werden. Die Schuld des Angeklagten erblickten die Richter darin, daß er einen „vorhersehbaren und vermeidbaren Erfolg pflichtwidrig herbeigeführt" und damit die Rücksichtnahme auf Gesundheit und Leben anderer außer acht gelassen habe, die als Folge des menschlichen Zusammenlebens geboten sei. Den an sich möglichen Ausschluß der Pflichtwidrigkeit bei Ausübung einer gemeinsamen gefährlichen Tätigkeit verneinte der Bundesgerichtshof für diesen Fall ausdrücklich, weil hierzu das Einverständnis eines vollverantwortlichen und die Gefahr klar erkennenden Partners erforderlich sei. Das mögliche Einverständnis eines Betrunkenen könne diese strafbefreienden Voraussetzungen auf keinen Fall erfüllen.

Dr. G.

Wenn Brauer bauen wollen

Nicht nur der Verkehrszirkus am Karlsplatz, sondern auch die zeitweilig an Zauberei erinnernden Verkehrstricks akrobatisch talentierter Münchner Polizisten in der romantisch engen Münchner Innenstadt sind beliebte Anziehungspunkte für den erlebnishungrigen norddeutschen Besucher geworden, dem man noch zusätzlich, nach dem Motto: „Reißt die Straßen auf, die Fremden kommen", unbekannte Stadtteile mit Hilfe komplizierter Verkehrsumleitungen vorführt.

Weil man aber allen Ernstes in den Büros der Stadtplanung an der Beseitigung dieses bundesrepublikanisch anerkannten Verkehrsdilemmas arbeitet, war der Produktionsausstoß von teilweise revolutionären Straßenerweiterungsprojekten aus diesem Referat in den letzten Jahren beachtlich gestiegen. In großzügiger Linienführung entstand voriges Jahr der Oscar-Miller-Ring. Zur Entlastung der Innenstadt und zur Freude der Kraftfahrer, die im reibungslosen Verkehrsfluß in Doppelreihe fahren, bis, ja bis diese großzügige Straße sich plötzlich an der Ecke Briennerstraße flaschenhalsähnlich zusammenzieht und zu einem verkehrsflußstauenden Hohlweg wird.

Die ungezählten Verwünschungen ungezählter Kraftfahrer, die dort täglich die Bremsen ihrer Fahrzeuge strapazieren müssen, gelten dem Haus des Bayerischen Brauerbundes, das sich wie eine Meeresuntiefe gefahrdrohend in den Strom des Verkehrs hineinschiebt und dessen gähnende Leere und gardinenlose Fenster uneingeweihte Beobachter zu dem Trugschluß verleiten, dieses Haus des Anstoßes werde wohl bald eingerissen.

Der eingeweihte Münchner weiß aber, daß dieses Anstoßhaus des Bayerischen Brauerbundes bald wieder renoviert und bezogen wird. So gaben es die Direktoren Düwel und Schladenhaufen jetzt bekannt. Sie wollten zwar Platz machen und in ein neues Haus umziehen; aber das dürfen sie, laut Schreiben des städtischen Baudirektors Schwanhäuser vom 20. April 1956, nicht errichten, weil, wie es heißt, die notwendigen bauaufsichtlichen Erfordernisse nicht erfüllt sind.

Diese Erfordernisse gehen Direktor Düwel im Kopf herum, seit der Brauerbund am 23. September 1955 seine Pläne mit Modell bei der städtischen Lokalbaukommission eingereicht hatte und seit der städtische Baukunstausschuß endlich nach zwei Monaten das gesamte sechsstöckige Haus erst um ein und dann um ein weiteres Stockwerk reduziert hatte.

Als bauaufsichtliches Erfordernis betrachtete der Brauerbund diese Auflage und war guter Dinge, als endlich am 12. Februar 1956 alle Besprechungen erledigt waren. Das Haus des Anstoßes wurde geräumt, Bürogemeinschaften aufgelöst, Hausmeister entlassen, Notunterkünfte für die Zeit des Bauens beschafft und die erheblichen Mehrunkosten in Höhe von 2500 Mark monatlich in Kauf genommen; denn gerade in der bauarmen Zeit wollte der Brauerbund seinen Neubau beginnen.

Plötzlich wollte man dem Brauerbund sein Grundstück abkaufen, und plötzlich hieß es, daß die Baugenehmigung nicht erteilt werden könne. Weil der Brauerbund für diese so plötzlich auftretenden Verlangen nun gar kein Verständnis aufbringen konnte und erbittert mit Verwaltungsklagen drohte und die Sitzung verließ, kam keine Einigung zustande.

Als niemand mehr recht wußte, was gespielt wird, wandte man sich an die Regierung von Oberbayern. Diese verwies auf die Oberste Baubehörde im Innenministerium, weil seitens der

Der neue Münchener Straßenzug des Oskar von Miller-Ringes hat einen Engpaß an der Stelle, wo sich das Haus des Bayerischen Brauerbundes befindet, das bisher aus komplizierten bürokratischen Gründen nicht abgerissen werden konnte, um der neuen breiten Straße Platz zu schaffen.

Stadt der § 83 der Münchner Bauordnung von 1895 entdeckt worden war, wonach an dieser Stelle nur mit Genehmigung der Obersten Baubehörden gebaut werden dürfe. Die Oberste Baubehörde jedoch gab unmißverständlich zu verstehen, daß ab 1. Dezember 1955 die Regierung von Oberbayern zuständig sei.

Weil nun der Bayerische Brauerbund täglich unnötige Kosten tragen muß, die einmal auf dem Klageweg eingeholt werden sollen, schiebt eine Behörde die Angelegenheit der anderen zu. Zuständig ist anscheinend keiner, und darum zieht der Brauerbund wieder auf seinem Grundstück ein, und der Verkehr bleibt weiterhin behindert.

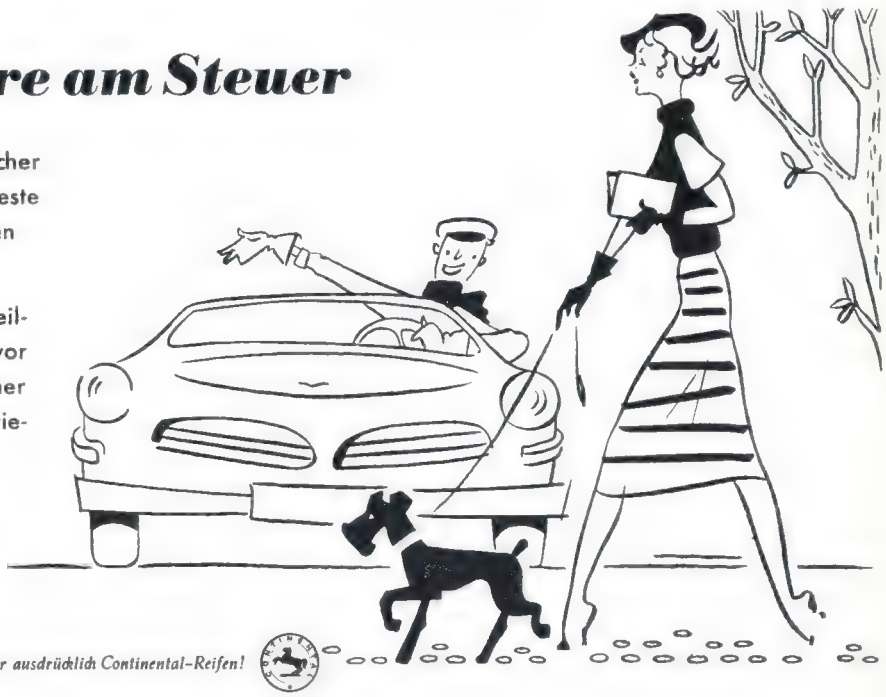
W. L.

(Diesen Artikel haben wir mit freundlicher Genehmigung der Redaktion der Wochenzeitung „Die Zeit", Hamburg, entnommen. Die beiden Fotos besorgte uns dpa.)

Echte Kavaliere am Steuer

zeigen nicht nur vor jungen Damen Rücksicht mit vorbildlicher Fahrweise. Sie lassen mit der bekannt liebenswürdigen Geste genau so auch alle anderen - vor allem ältere - Passanten die Gehbahnseiten sicher erreichen.

Besondere Rücksicht übt man gegenüber allen Verkehrsteilnehmern mit sorgfältig überwachtem Fahrzeugzustand, vor allem aber durch eine stets tadellose Bereifung. Gut, sicher und zuverlässig fährt man auf allen Straßen und im schwierigen Gelände bei jedem Wetter auf



Continental REIFEN

rennerprobt
sieggewohnt
fahrbahnfest

Fordern auch Sie bei Ihrem Fahrzeug- oder Reifenhändler ausdrücklich Continental-Reifen!

Auf der Landstraße schläft man schlecht!

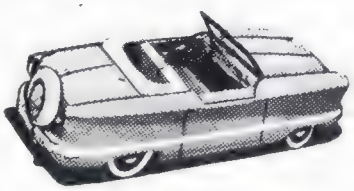
Solche Pannen sind heute auch nicht mehr üblich, denn man läßt die elektrische Ausrüstung seines Fahrzeugs regelmäßig in der Werkstatt mit dem BOSCH-Elektro-Test überprüfen! Testen heißt: rechtzeitig Fehler entdekken, bevor sie sich zu Schäden auswachsen. Verlangen Sie den BOSCH-Elektro-Test; er dauert nicht länger (und kostet kaum mehr!) als eine Wagenwäsche. Erfolg: Ihr Fahrzeug dankt's mit Zuverlässigkeit!

ROBERT BOSCH GMBH STUTTGART

BOSCH

Mit BOSCH getestet - sichere Fahrt

Nash-Metropolitan



1500 ccm | 53 PS | 140 km/Std.

Der für die Erfordernisse des modernen Verkehrs konstruierte neue

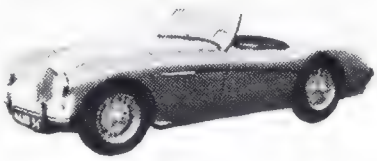
„Kleine Amerikaner"

2/2sitziges Coupé DM 7610.—

2/2sitziges Kabriolett DM 7740.—

Frei Düsseldorf

AUSTIN-HEALEY



Das Fahrzeug, von dem der sportliche Fahrer träumt!

Austin-Healey 100 100 PS, 180 km/Std. DM 12480.—

Austin-Healey 100 M 130 PS, 220 km/Std. DM 14330.—

Frei Düsseldorf

Importeur

A. Brüggemann & Co. GmbH, Düsseldorf

Kruppstraße 49 · Telefon Sammelnummer 76911

Kundendienstwerkstätten und Ersatzteillager im gesamten Bundesgebiet

---

PIRELLI

bekannt in aller Welt

bewährt auf allen Straßen

begehrt wegen hoher km-Leistung

Bezugsquellen weist nach:

OSCAR BECHER

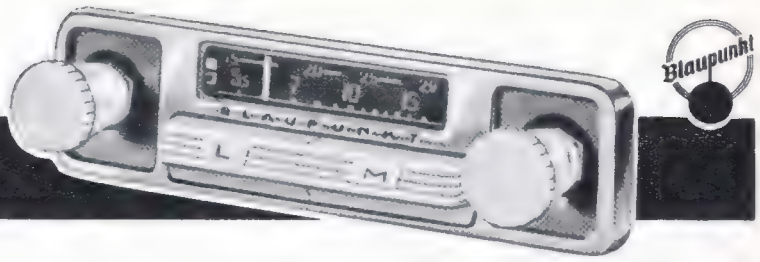
PIRELLI-REIFEN-IMPORT

ESSEN-BREDENEY **FERNRUF 41577**

Einige Alleinverkaufsbezirke sind noch zu vergeben.

Bei Anfragen beziehen Sie sich bitte auf AUTO MOTOR SPORT

BLAUPUNKT
das AUTORADIO



Unter Beachtung besonderer Höflichkeit

Kein Mitglied des Landtages kann ohne dessen Genehmigung wegen einer mit Strafe bedrohten Handlung zur Untersuchung gezogen oder verhaftet werden. So schreibt es Artikel 28 unserer Verfassung vor. Flatterte da am 11. Mai eine einschlägige Weisung der Münchner Polizeidirektion hinaus an alle Polizeidienststellen folgenden Inhaltes:

„Die materiellen Voraussetzungen für eine vorläufige Festnahme eines Abgeordneten enthalten die einschlägigen Bestimmungen der Strafprozeßordnung. Ist der Abgeordnete unter Beachtung der Vorschriften *festgenommen* worden, so kann gegen ihn unter Beachtung *besonderer* Höflichkeit (!) wie gegen jeden anderen Unfallbeteiligten polizeilich eingeschritten werden. Erfolgt aber *keine* Festnahme, so ist *jede* Untersuchungshandlung, die unmittelbar oder mittelbar gegen die Person des Abgeordneten gerichtet ist, zu unterlassen. Nicht zulässig ist somit, den Abgeordneten selbst sowie *Zeugen* über das Verhalten zu vernehmen, Fahr-, Brems- und andere Spuren, die vom Fahrzeug des Abgeordneten herrühren, festzustellen, zu vermessen, zu fotografieren, das Fahrzeug sicherzustellen oder Blutproben anzuordnen. Für *andere* am Unfall Beteiligte, die nicht Abgeordnete sind, gelten die Einschränkungen *nicht*."

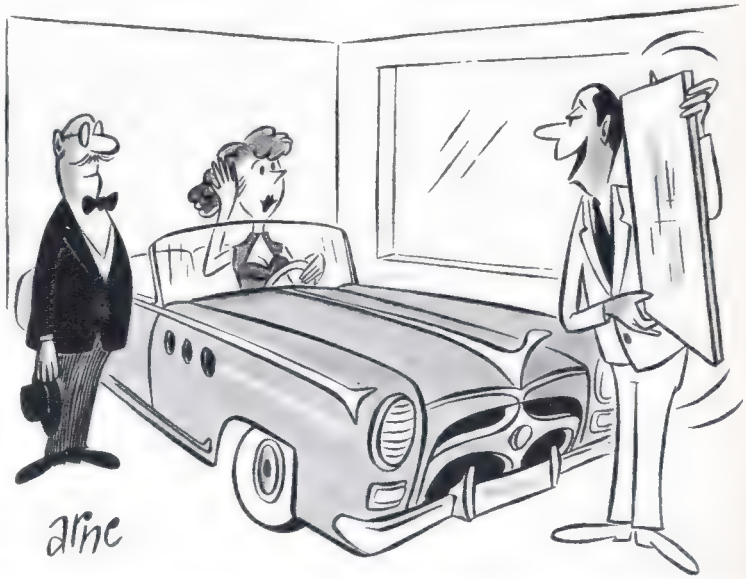
Wenn also ein Herr Abgeordneter beispielsweise nach einer beschwerlichen Maibocksitzung betrunken einen Radfahrer über den Haufen fahren und töten würde, so ist es dem Polizeibeamten *verboten*, die Unfallspuren und den Tatbestand zu sichern. Nachdem im Zivilprozeß die Beweislast dem Geschädigten bzw. den Hinterbliebenen obliegt, diesen aber *nicht* die geringsten polizeilich gesicherten Tatbestandsmerkmale, Spuren, Lichtbilder, Alkoholnachweis usw. zur Verfügung stehen, so sind sie unmöglich in der Lage, ihre Ansprüche geltend zu machen.

Wenn es einerseits in den 10 Geboten für den deutschen Polizeibeamten so schön heißt: Du sollst deinem Volke dienen, denn du bist ein Diener der Allgemeinheit und nicht einer Partei, und wenn andererseits dem Polizeibeamten durch eine Weisung seiner Direktion verboten wird, einen Tatbestand pflichtgemäß zu sichern, so bringt man den Diener der Allgemeinheit in schwerste Gewissenskonflikte. Denn statt im Interesse der Gerechtigkeit die Beweise zu sichern, wird er gezwungen, den Tatbestand zu verdunkeln.

„Alle Menschen sind vor dem Gesetz gleich" tönt es hochtrabend aus Artikel 3 des Grundgesetzes, und herrlich demokratisch liest sich Artikel 118 unserer Bayerischen Verfassung: „Alle Vorrechte und Nachteile der Geburt oder des Standes sind aufgehoben. Vor dem Gesetz sind alle *gleich*. Die Gesetze verpflichten jeden in *gleicher* Weise und jeder genießt auf gleiche Weise den Schutz der Gesetze."

Mag der Abgeordnete ein höheres Wesen sein oder nicht — auf keinen Fall kann im Interesse der Durchführung der Haftpflichtansprüche des Verletzten oder Hinterbliebenen geduldet werden, daß ihm im Falle eines Verkehrsunfalles Sonderrechte zustehen. Warum sich übrigens die Polizeidirektion München bemüßigt gefühlt hat, in Form dieser Weisung sich so besonders um die Herren Abgeordneten zu sorgen und obendrein zu betonen, daß sie „unter Beachtung besonderer Höflichkeit" zu behandeln sind, gibt um so mehr zu denken, als Weisungen an die Polizeireviere nützlicherer Art (z. B. Verkehrsüberwachung) weitaus wichtiger wären.

Alfred Paster



„Überzeugen Sie sich bitte selbst, meine Dame, wie bezaubernd Sie in diesem Modell aussehen!"

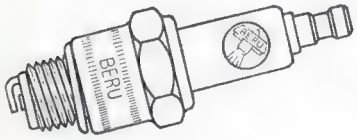
Nunmehr für alle Jahreszeiten das Spitzenöl unserer pennsylvanischen Raffinerien

Valvoline **ALL-CLIMATE * HPO (HD)** als Sommer- und Winteröl für Otto- und Dieselmotore, im PKW und LKW zu verwenden. Verlangen auch Sie an Ihrer Tankstelle ausdrücklich VALVOLINE, das führende Qualitäts-Markenöl der Welt.

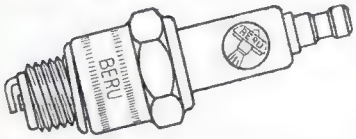
Auch an allen Bundesautobahn-Tankstellen erhältlich.

VALVOLINE OEL GESELLSCHAFT M.B.H. · HAMBURG

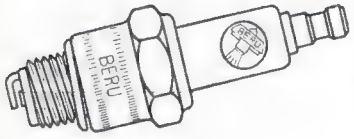
BERU ZÜND-KERZEN



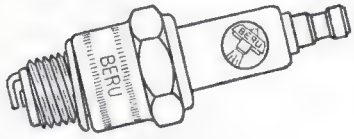
EINE



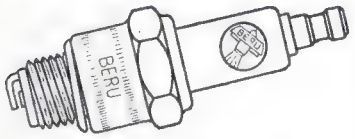
SO GUT



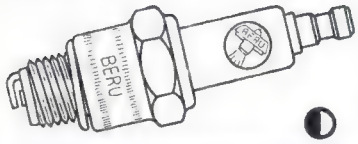
WIE



DIE



ANDERE



AUTO Kili

Der auf und abnehmbare

Gepäckträger

für **PKW** und **LKW.**

Zu beziehen durch den gesamten Fachhandel

Prospekte durch den Hersteller:

JACK BUSCH · KÖLN-LINDENTHAL

ANTIBLENDA

mindert die Blendwirkung

schont die Augen und

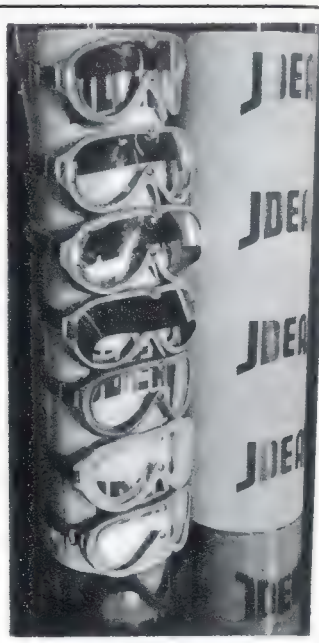
beugt Ermüdung vor!

Pat. in allen Kulturstaaten

MERIT-WERK

Gummersbach

(Westdeutschland)



Das ist der neue Brillen-Ausstellungs-Ständer mit 7 echten JDEAL-Brillen. Ein Verkaufs-Schlager ersten Ranges! Fragen Sie Ihren Grossisten nach dem Cellon-Ständer von

JDEAL

Alleiniger Hersteller:

GUSTAV EICHENWALD

NEUSS-HAFEN

Achtung! Jetzt **mit Nachtrag 1956** **lieferbar!**

enthaltend Ergänzungen nach dem neuesten Stand - abgeschlossen Mai 1956 - unter Berücksichtigung der Einkommensteuer-Richtlinien 1955 von *Dr. jur. Hoeres, Steuerberater*

Mein Kraftfahrzeug bei der Einkommen- und Lohnsteuer

AUS DEM INHALT: Aufwendungen für private und gewerbliche Kraftwagen - Der Kraftwagen des Arbeitnehmers - Fahrten zwischen Wohnung und Arbeitsstätte - Unfallschäden bei der Einkommensteuer - Mietkaufverträge im Kraftfahrzeughandel bei der Einkommensteuer - usw. usw.

Mai 1956. 80 Seiten, Din A 5, Preis DM 2.50, Porto —.15
Nachtrag einzeln, 16 Seiten. Preis DM —.80 einschließlich Porto

BESTELLEN SIE DAHER SOFORT!

BESTELLZETTEL

An MOTOR-PRESSE-VERLAG, STUTTGART, Postfach 1042

Hiermit bestelle ich zur sofortigen Lieferung:

...Expl. *Hoeres*, **Kraftfahrzeug bei der Einkommensteuer mit Nachtrag**

...Expl. **Nachtrag einzeln - abgeschlossen Mai 1956**

Gesamtbetrag (einschl. 15 Pfg. Porto pro Expl. - für Nachtrag einzeln DM —.80 einschl. Porto) habe ich am ..... auf Postscheckkonto Stuttgart 18499, Motor-Presse-Verlag, überwiesen — soll durch Nachnahme erhoben werden — liegt hier in bar — in Scheck bei. (Bei Nachnahme zuzüglich DM —.55 Portospesen.)

Sie sparen die hohen Nachnahmegebühren, wenn der Betrag im voraus auf unser Postscheckkonto überwiesen wird.

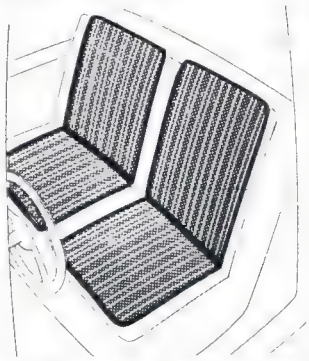
Name..... Vorname .....

Ort .....

Straße..... Nr.....

Wenn Sie das Heft nicht zerschneiden wollen, bestellen Sie auf einer Postkarte.

Aero Luftsitz



Ermöglicht eine konstante Luftzirkulation zwischen Körper und Autopolster. Schafft an heißen Tagen zugfreie, angenehme Kühlung und verhindert die Transpiration am Rücken und Sitz.

HEINRICH ECKEL · MÜNCHEN 19

Neue Bücher

Weltfahrten Reiseführer Jugoslawien

Was hier auf rund 250 Seiten zusammengetragen und an Vorschlägen enthalten ist, überrascht. Ob es sich nun um einen serbokroatischen Sprachführer, Reisepläne, Schiffsverbindungen, geschichtliche Angaben, Museen, Nationalgerichte, Campingplätze, Kajakflüsse, Preisangaben oder Bürostunden handelt — das ist eigentlich alles drin. Durch die vielen Abkürzungen ist das Buch zwar nicht ganz einfach zu lesen, aber alles in allem ein sehr gescheites und nützliches Buch. Die beigegebenen Stadtpläne sind gut, aber die Karten genügen nicht modernen Anforderungen. Insbesondere wäre es wünschenswert, darauf den Straßenzustand eingetragen zu sehen. (Reise- und Verkehrsverlag Stuttgart, Postfach 730. Preis DM 8.60.) *U. S.*

Spanien

Kunstreiseführer, herausgegeben von Heinrich Lützeler, Athenäum-Verlag, Bad Godesberg, Kaiserstr. 5. 128 Seiten, 505 Fotos. Preis DM 6.80.

„Kunstführern" gegenüber bin ich immer mißtrauisch. Entweder sind sie langatmig, reden um das Wesen der Sache herum und werden für den Laien völlig unverdaulich. Oder sie versuchen an Hand einer „Route" alles aufzuzählen, was am Wege liegt. Dann sind es Zwitter zwischen Kunst- und Reiseführern — aber richtig keins von beiden. Und die dritte Kategorie, die die Beschreibung von streng wissenschaftlicher Warte aus betrachtet, ist für den Durchschnittsreisenden, der ja mehr oder weniger Laie ist, überhaupt nicht zu gebrauchen.

Dieser Vorspann war nötig, um auf das Hauptmerkmal der „Athenäum-Kunstführer" zu kommen. Nichts spricht mehr für sie, als daß der Rezensor den Spanien-Band in einem Zug von vorn bis hinten durchgelesen hat. Durchgelesen und nicht durchgeblättert!

Der Text liest sich gut, das, worauf es ankommt, ist leicht faßbar, die vielen Fotos vermitteln einen Eindruck von dem, was es da zu sehen gibt, und die beigegebenen Karten lassen auf den ersten Blick erkennen, wo man das alles findet. Wenn die Kapitelüberschriften direkteren Bezug auf den Inhalt nehmen würden und die Bildunterschriften nicht am Seitenende, sondern direkt unter den Fotos stehen würden und hier auch die Hinweise abgedruckt wären, worauf es bei jedem einzelnen Bild ankommt, dann wären diese Athenäum--Kunstführer mit das Beste, was ich kenne. Handliches Format, flexibler, abwaschbarer Einband und angemessener Preis sind weitere Vorzüge.

In gleicher Ausstattung sind erschienen: Paris, Rom, Florenz, Niederlande und Süditalien mit Sizilien. *U. S.*

Hallwag Alpina I: Ostalpen, Oberbayern, Tirol, Dolomiti, Veneto
Hallwag Alpina II: Riviera, Provence, Savoie, Piemonte

Das sind genau die beiden Kartenwerke, auf die wir gewartet haben. Sie umfassen den gesamten Alpenraum von Montpellier bis Zagreb und Raonne bis Wien. Sie schließen also nicht mit irgendwelchen Landesgrenzen ab, sondern mit Reisegebieten. Das ist richtig. Der Maßstab 1:500 000 reicht für ein Gebiet, wo das Straßennetz sowieso weitmaschig ist, eben noch aus. Die Gesamtdarstellung ist gut, der „Inhalt" erschöpfend. Und daß der Berichterstatter diese Karten nicht seiner Bibliothek, sondern der Wagentasche seines Wagens einverleibt hat, spricht eigentlich mehr als alles andere für sie.

Für eine Neuauflage seien folgende Hinweise gestattet: Heraushebung landschaftlich besonders schöner Strecken, Kenntlichmachung schwierig zu befahrender Abschnitte, Angabe der Öffnungszeiten bei den Pässen und schließlich der Eindruck von Richtungspfeilern, die besagen, in welcher Richtung bestimmte Straßenabschnitte für Anfänger leichter zu befahren sind. Dann hätten wir ein Kartenwerk für das Hauptreisegebiet Europas, das comme il faut wäre. (Zu beziehen durch Mairs Geographischer Verlag, Stuttgart 13, Spittlerstraße 8. Preis pro Stück DM 5.80.) *U. S.*

...DARAUF EINEN Dujardin

BK 139

Brisk-frisiert machen Sie den besten Eindruck

Die Frisur sieht den ganzen Tag über tadellos aus. Mit Fett oder Leitungswasser erreichen Sie das nicht. Erst Brisk-Frisiercreme gibt dem Haar diesen lockeren und natürlichen Sitz – ohne zu fetten, ohne zu kleben.

BRISK

Frisiercreme

hält Ihr Haar in Form

NEUHEIT

sauber zweckmäßig billig gut Ein Griff!

Bevor Sie auf Urlaub fahren . . . DBGM

schaffen Sie saubere Verhältnisse in Ihrem Kofferraum durch Verkleidung Ihres nie sauberen Ersatzrades mit dem einzigartig praktischen Kunstleder-Bezug

„Primus"

Mit Reißverschluß, eingearbeiteter mit Druckknöpfen verschließbarer Werkzeugtasche in erstklassiger Verarbeitung. Immer sauber. Wegen hohen Saisonbedarfs bestellen Sie noch heute per Nachnahme direkt vom Erzeuger

Wolfgang Schulz KG (13a) Coburg, Schenkgasse 15

deshalb so billig; nur DM 18.80

Bitte Reifengröße und Wagentype angeben.

FORTSCHRITTE DER MEDIZIN

älteste internationale Referatenzeitschrift Deutschlands für Praxis, Klinik und Wissenschaft

Dr. L. Nonnes Erben

Die Zeitschrift und das preisgünstige wertvolle Sammelwerk für den Arzt

Probenummern kostenlos auf Anforderung durch den Verlag Dr. L. Nonnes Erben, Würzburg, Max-Planck-Str. 9

Billiger u. schneller

verkaufen oder finden Sie durch

eine kleine Anzeige

in das AUTO MOTOR und SPORT

Unsere günstigen Spezialrubriken für alle Fabrikate und Zwecke helfen Ihnen hierbei, besonders unser beliebter

„AUTOMARKT"

Überschrift ist kostenlos. Stichwort wird fett gedruckt, Text fortlaufend hintereinander.

Einschaltung erfolgt stets sofort!

Textangabe genügt. Vorauszahlung nicht erforderlich. Jede Anzeige erscheint in der Gesamtauflage. Daher die großen Erfolge und die besondere Beliebtheit.

Preis: Die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum nur DM 1.50; bei Stellengesuchen nur DM 1,—; falls Chiffre erwünscht, Chiffregebühr einschl. Porto DM 1,50.

Rabatte: 2 Anzeigen 10%, 3×15%, 6×20% Preisnachlaß.

Schreiben Sie uns noch heute!

Hier ausschneiden!

An — Bestellzettel

VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE G.M.B.H.
Stuttgart, Postfach 1042

Bitte nehmen Sie nachstehenden Text x
gemäß obenstehendem Angebot auf:

....

....

....

....

....

....

....

Die Anzeige soll mit nachstehender Adresse - unter Chiffre-erscheinen. Nichtgewünschtes ist gestrichen

Name: ....

Ort: .... Datum: ....

Straße: .... Nr. .....

AUTO-MARKT

Günstige Gelegenheiten!

BEZUGSQUELLEN

(Sofortige Einschaltung, kleine Preise, günstige Rabatte)
Kauf — Verkauf — Zubehör — Ersatzteile

Bei Zuschriften auf
Kennzifferanzeigen
bei Zuschriften auf
Chiffreanzeigen
bei Bewerbungen auf
Stellenangebote
bitten wir stets die jeweiligen

Kennzahlen
wie Chiffre-Nr., Postfach-Nr., Kontroll-Nr.

unbedingt anzugeben!

Dies ist für ordnungsgemäße Bearbeitung Ihres Anliegens wichtig und wertvoll und sollte daher in Ihrem eigenen Interresse nicht vergessen werden!

AUSTIN-HEALEY

Austin-Healey B. 55, 10 000 km, verzollt, DM 8200.— zu verkaufen. Hans Saturski KG., Frankfurt a. M., Mainzerlandstr. 272. 3468/1316

BMW

BMW Isetta, 300 ccm, Bauj. 56, wenig gelaufen, viel Zubehör, wegen Anschaffung eines großen Wagens zu verkaufen. Preis DM 2675.—. Fahrzeug aus Privathand. Finanzierung mögl. Peter Scheller, Coburg, Ketschengasse 1. 3525/1320

BMW 501/V 8, Bj. Sept. 55, blau, 19 000 km, mit Becker-Mexiko-Radio, Weißwandreifen, Schonbez., Nebellampen und sonst. Extras in erstkl. Zustand von Privat abzugeben. Angeb. unter 5229 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3524/1320

BMW 327 Cabriolet gesucht gegen Barkasse. Angebote unter 5224 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 2506/1319

BMW 327, 2 l, 80 PS, Cabriol., unfallfrei, in gutem Zustand, mit neuem Verdeck, Radio, Schlagmuttern u. sonstigen Extras, gegen Höchstgebot zu verkaufen. Angebote unter 5232 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3536/1321

BMW Lim., 72 PS, Bj. 55, Tachostd. 35.000 km, m. Radio u. anderem Zubehör, in erstkl. Zustand, unfallfrei, für DM 8.250,— abzugeben. Autohaus Hans Kahrmann G.m.b.H. Fulda, Porsche-Generalvertretung Tel. 3737-39. 3520/1320

Suche ZF-Getriebe AK 4 S 20 mit oder ohne Schnellgang für BMW 327/28. Angeb. u. 5227 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3517/1320

BMW 501 A/6, Bauj. 55, dunkelblau, 11 000 km, Weißwandreifen, Schonbezug, erstkl. Zustand, von Privat 20% unt. Neuw. zu verk. Ang. u. 5211 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postfach 1042. 3479/1317

Zweissitzer-Cabrio, möglichst BMW, nicht unter Baujahr 1953, gegen bar zu kaufen gesucht. Angebote an W. Springer, Neuss, Sternstr. 98 3537/1321

BMW 315, 1,5 l, Bauj. 36, Cabriolet, v. Privat 1. Hand, hervorragend gepflegt, vollkommen neuwertig überholt, unfallfrei, Bosch-Heizung u. Defroster, viele Extras. Forderung DM 1800.— bar. Fr. Ludolph, Hamburg 39, Alsterdorferdamm 6, Tel. 51 54 87. 3487/1317

BMW 327/28, Cabriolet, unfallfrei, in gut. Verfassung, zu kaufen ges. Ang. mit genauer Beschr. an Dr. Plambeck, Freiburg/Br., Richard-Wagner-Str. 66. 3484/1317

BORGWARD

Borgward-Coupé, 2/2 Sitz, spez. 88 PS, Carrera-Masch. 1500, sehr schnell, v. Extras, Radio usw., unfallfrei, guter Zustand, Reifen 90%, DM 5000.—. Besichtigung bei Auto-Becker, Düsseldorf, sonst Forstverwaltung Bruch b. Wittlich (Mosel). 3475/1316

CADILLAC

Coupé aus erster Hand, schwarz mit roter Lederpolsterung, Höchstgeschw. 165 km/st, Verbr. 15 Ltr./100 km, 60 000 Meilen, unfallfrei, in bester Verfassung, mit allen Extras, neu bereift, DM 10 000.— oder Höchstgebot. Zuschriften an Mr. Minnich, Heidelberg, Römerstraße 101 E. 3528/1321

CHAMPION

Champion 250 (Triumph-Motor), Diff. u. evtl. Getriebe gesucht. Holtz, Saarbrücken, Schwarzenbergstraße 41. 3522/1320

CITROEN

Immer gute gebrauchte Citroen-PKW beim Vertreter: Johann Häusler, gegr. 1896, Frankfurt a. M., Mainzer Landstraße 164. 3509/1319

FIAT

Fiat 1100 Tourismo velocità Cabriolet, 50 PS, 500 km gelaufen, Chefwagen, Farbe: weinrot, Werksgarantie, weit unter dem Neupreis abzugeben. Fiat-Keidler, München, Oettingenstr. 20—24, Tel. 2 45 24. 3519/1320

Fiat 1100 TV, gel. Dez. 1955, 9000 km gelaufen, mit besonders reicher Ausstattung, weg. Anschaffung eines größeren Wagens zu verkaufen. Zweifarbige Lackierg. (hellblau/dunkelblau), Weißwandreifen, seitliche Blinkleuchten, Luftfilter u. Ventildeckel verchromt. Das Fahrzeug ist sehr gepflegt u. besonders schnell (148 km/st). Jos. Eixenberger, Augsburg, Georgenstr. 5—7. 3462/1315

Fiat Sport-Cabriolet, 2-Sitzer, Spezialkarosserie Wendler, silberblau, 1,1 l, Bauj. 1953, 34 000 km, unfallfrei, aus 1. Hand an Privat abzugeben. Anfragen unter 5206 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3463/1316

LANCIA

Lancia Gen.-Vertr. E. Uebel, Automobile, Frankfurt/M., Günderrodestr. 5. An- u. Verkauf, Ersatzteile. 3507/1319

LLOYD

Lloyd-Fronttriebwerk, kompl. Baugruppe Motor, Getriebe, Lenkung, Radaufhäng. u. Räder, gebr., sucht Bastler Delphy, Köln, Fridolinstraße 44. 3504/1319

MERCEDES

Mercedes-Benz, Type DS 170 (Diesel), in gebrauchtem, einwandfr. besterhaltenem Zustand (kein Unfallwagen) zu kaufen ges. Anfr. mit Angabe des Baujahrs, der zurückgelegten km-Zahl, des Standorts, der Farbe und Ausstattung, des Zubeh. usw. erbeten unter 5225 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3510/1319

Falls diese Sonderklasse-Brille bei Ihrem Händler nicht erhältlich ist, bitte ich, den Auftrag direkt ans Werk zu richten

Neues Moped: DKW-Hummel

Wenn eine Firma jetzt erst ins Moped-Geschäft einsteigt, kann sie natürlich nicht mehr an dem geradezu riesigen Anfangsaufschwung teilnehmen. Andererseits weiß sie aber genau, was sich an Publikumserfahrung gezeigt hat; der neue Typ kann von vornherein dem neuesten Stand entsprechen.

Das trifft für das neue DKW-Moped „Hummel" zu. Preßrahmen, Schwinge hinten, Schwinghebelfederung (Gummibänder) vorn, bemerkenswerter Unterschied gegenüber bisherigen Mopeds: 3 Gänge! Fürs Anfahren und auch sonst gewiß sehr vorteilhaft, nur wird sich mancher fragen, warum man dem Moped nicht das „denkende Getriebe", die automatische Keilriemen-Übersetzungsänderung des DKW-Hobby-Rollers gegeben hat. Man wird sich aber bei DKW wohl seine Gedanken darüber gemacht haben – schließlich ist es auch eine Raum- und Preisfrage, vor allem aber müssen die spezifischen Käuferwünsche berücksichtigt werden. Und da geht die Tendenz eindeutig zum Mehrganggetriebe.

Die DKW Hummel bringt 1,35 PS bei nur 2000 U/min, 20% tatsächlich zu fahrende Steigung müssen zu schaffen sein. Die Lichtanlage folgt mit 17 Watt endlich den seit langem erhobenen Forderungen. Preis DM 598.–, zuzüglich DM 20.– für Tachometer.

Otto Glöckler †

Am 19. Mai verschied im Alter von 72 Jahren Otto Glöckler, der Seniorchef der Frankfurter VW-Generalvertretung. Der gebürtige Neckarsulmer gehörte zu den wahren Pionieren des Motorsports und mit über 100 Siegen zu den erfolgreichsten deutschen Motorradrennfahrern. 19jährig nahm er bereits am ersten Motorrad-Straßenrennen in Deutschland im Sattel einer 3 PS-NSU mit Zedelmotor teil, nachdem er schon vorher im Fahrradsport tätig gewesen war. Zusammen mit seinem Bruder Wilhelm gehörte er zu den besten Motorradrennfahrern der Zeit vor dem ersten Weltkrieg, und kurz vor Kriegsausbruch 1914 siegte er auf einer 1000 ccm NSU beim Rennen Düsseldorf—Frankfurt mit 84,5 km/st Durchschnitt und 50 Minuten Vorsprung vor dem übrigen Feld. 1921 beendete Otto Glöckler die ADAC-Reichsfahrt auf NSU als Gesamtsieger.

Seit 1907 war er in der Frankfurter NSU-Vertretung seines Bruders Wilhelm tätig. Nachdem er im ersten Weltkrieg Soldat war, machte er sich 1919 mit einer eigenen NSU-Vertretung in Frankfurt selbständig. Von 1926 an hatte er 20 Jahre lang die Hanomag-Vertretung und errang auch mit dieser Marke beachtliche Sporterfolge. Nach dem letzten Krieg, in dem sein Betrieb total durch Bomben zerstört wurde, baute er eine der bedeutendsten und modernsten VW-Vertretungen des Bundesgebiets auf. Dem Motorsport blieb Otto Glöckler, der noch 1951 bei der ADAC-Winterfahrt sich eine Goldmedaille holte, bis zuletzt verbunden. Seine motorsportliche Tradition wird von seinem Sohn Walter und seinem Neffen Helm fortgeführt.

Beilagenhinweis

Einer Teilauflage dieser Ausgabe liegen Prospekte der Firmen Hag Aktienges., Bremen, und Schaub-Apparatebau, Pforzheim, bei, die wir der Aufmerksamkeit unserer Leser empfehlen.

Wissen Sie, wann das 100. Mal kommt?

Es war eigentlich nur ein kleiner Schnitt gewesen, wie er fast täglich passiert und den wir kaum beachten. 99 mal mag es gut gehen und das 100. Mal?

Auf jede kleine Verletzung gehört eben „Hansaplast"! Es wirkt hochbakterizid, d. h. die gefährlichen Bakterien werden vernichtet, so daß einer schmerzhaften Entzündung vorgebeugt wird. „Hansaplast" erhalten Sie in Apotheken, Drogerien und Sanitätsgeschäften.

Hansaplast ORIGINAL Beiersdorf PFLASTER

518

DREVO

Die dauernd plastische, luft- und wasserdichte

FEDERSCHUTZ-GAMASCHE für Ihr Auto

Unübertroffen in Preis, Einfachheit und Zuverlässigkeit. Erstklassige Referenzen. Verlangen Sie Preis und Prospekte.

DIPL.-ING. DR. E. VOGELSANG
REITZENSTEINSTR. 5 RECKLINGHAUSEN FERNRUF 2665

Wohin fahren Sie . . . !

Im In- und Ausland finden Sie jeden Weg **absolut zuverlässig** stets nach den genau gearbeiteten **RV-AUTOKARTEN mit Kurzführer** vielen Hinweisen und Spezialangaben: Camping-Plätze, Sehenswürdigkeiten, Steigungen, Straßenzustand usw.

* **Alpen** . . . . . 4.80 **Jugoslawien** . . . 4.80
* **Italien** . . . . . 4.80 **Schweiz-Tirol** . . . 4.80
* **Frankreich** . . . 5.80 **Deutschland** in allen
* mit Kurzführer Maßstäben

RV-LANDKARTEN enttäuschen nie!

Prospekte kostenlos vom REISE- und VERKEHRSVERLAG STUTTGART 10

LEISTUNGSGEWINN MIT

AUSPUFFANLAGEN

ABARTH&C° ITALIEN. Werk Via Trecate 10 Turin

AUSLIEFERUNGSLAGER DEUTSCHLAND Nüdeke K. G. Konstanz, Postf. 117 Tel. 3519

Preise (DM): Opel-Rekord (133.50), VW 56 (138,—), VW-Universal (123,—), VW-Ghia (138,—), Mercedes 180, 190 (154,—), 220a, 219 (171,—), Borgward-Isabella u. TS (140,—), Fiat 1100/103 (125,—), 600 (65,—), Ford M 12 (92.—), M 15 (140,—) Renault 4 CV (64,50), BMW 501 (166,—) usw.

NÜRBURGRING:

MOSS SIEGT AUF MASERATI MIT WELTMEISTER-AUSPUFFTOPF ABARTH — - -

Achten Sie auf den Skorpion, das Markenzeichen für ORIGINAL-Abarth-Anlagen

Mit reinem Bohnenkaffee besonders für den Kraftfahrer

2 sitziges 1,7 l MERCEDES A-Cabriolet, schwarz, mit echtem gelben Leder, Blinkwinker, 66 000 km gelaufen, bei 35 000 km generalüberholt, aus Zweithand für **DM 3000.–** zu verkaufen. Fahrzeug erstmalig am 8. Mai 1953 zugelassen. Erstklassiger Zustand; da überzählig, abzugeben.

CAPITOL BOCHUM
Telefon: 66651 / 52 3511/1319

MG

MG. MAGNETTE, 1,5 l, 61 PS, 2 Verg. 140 km/h, 4-türige eleg. Lim., Bauj. 55, schwarz/rot Leder mit Zubehör z. Pr. v. DM 5.000,— (unverzollt) sofort zu verkaufen. Adolf Boesch, EES Depot, Katterbach/Ansbach. 3513/1319

PEUGEOT

Walter Hagen & Co., GmbH.

403 Peugeot

KREFELD
Ostwall 103–105

KUNDENDIENST
und
ERSATZTEILLÄGER
an allen
größeren Plätzen

Kraftfahrzeugimporte

PORSCHE

Einige gebr. PORSCHE-Wagen in gutem Zustand von DM 3.950,— abzugeben.
Autohaus Hans Kahrmann G. m. b. H. Fulda, Porsche-Generalvertretung Tel. 3737-39. 3521/1320

Porsche 1300 S, sehr schnelles und einwandfreies Fahrzeug, für Rennsport besonders geeignet, mit verschied. Getriebe-Abstufungen, Preis DM 8000.—, verkauft Wolfgang Berghe v. Trips, Horrem (Bez. Köln) Burg Hemmersbach. 3514/1319

Porsche-Coupé 1,3 Super, mit besonders schnellem Motor. Für Wettbewerbe hervorragend geeignet. In allerbester Verfassung, von Privat an Privat zu verkaufen. Ernst Weisberg KG., Dahlhausen-Wupper, Telefon Radevormwald 494. FS 0 85 13 783. 3529/1321

Suche Porsche 1,3 Ltr. Angeb. unt. 5228 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3518/1320

Porsche 1,3 l, Coupé, zu verk. Fiat 600 od. VW wird evtl in Zahlg. genommen. Ang. u. 5222 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postf. 1042. 3502/1319

Porsche 1500 Super, 1952, DM 6 250.—;
Porsche 1500 Dame, 1953, DM 6 250.—;
Porsche 1300, 1951, DM 4 950.—;
Porsche 1300, 51/52, DM 4 750.—;
Sämtliche Coupés in bestgepflegtem Zustand. W. Recknagel, München, Barerstr. 17, Tel. 5 36 34 3535/1321

Porsche 356 A, 1600, Bauj. 1956, 2300 km, silberbeige, rote Schlafsitzpolster, DM 10 800.—. Angebote unter 5218 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3496/1318

Suche Porsche aus Privathand. Angebote unter 5209 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3469/1316

1,5 Ltr. Super-Coupé, Bauj. 54, Tachostd. 55 000, Motor 12 500 km, in bester Verf., preiswert abzugeben. Anfragen unter 5212 an „das AUTO, MOTOR u. SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3480/1317

1,3 Ltr. Coupé, Bauj. 55, Tachostand 13 600, erstklass. Zustand, weg. Kauf 1,6 Ltr. Coupé preisgünstig zu verkaufen. Anfragen unter 5213 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3481/1317

Porsche-Motor, 1,3 l, 1951, bester Zustand, DM 1000.—. Angebote unter 5220 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3498/1318

SIMCA

Suche Simca 1300/56 mit Preisangebot. Biete: **Fiatmotor** Simca 8 oder 1100. DM 180.—. Scheuffele, Ulm, Frauenstraße 101. 3515/1320

SIMCA-Sport-Coupé, zweisitzig, in sehr gutem Zustand, ca. 50 000 km gefahren, Preis DM 4500.—, abzugeben. Evtl. Zahlungserleichterung. Paschke, Offenburg (Bad.), Straßburger Straße 38. 3466/1316

SPORTWAGEN

Original Werksrennsportwagen 1,5 Ltr./120 PS, 5-Gang-Getriebe, De Dion-Achse, Bauj. 55, kein Rennen gel., für ca. DM 11 500.— verkäufl. Angebote unter 5226 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3512/1319

Sportwagen, Adler-Trumpf Junior, 997 ccm. Einmalig schöner Wagen, Spezialkarosse, fahrbereit, zu verkaufen. Baak, Lünen (Westf.), Borker Straße 1. 3492/1318

Sportlimousine Tatra, Typ Autobahn 87 a, letztes Modell (luftgekühlter V 8-Motor mit 2 obenliegenden Nockenwellen), Hubraum 2,9 Ltr. bzw. 1,4 Ltr., Spitze 165 km/st, zweifarbige Heckflossen-Pontonform mit Stahlschiebedach und rotem Narbenleder innen, sofort für Restkaufgeld von DM 2825.— abzugeben. Brinkmann, Hamburg-Wandsbek, Kedenburgstr. 39. 3459/1315

VW

Gesucht VW-Cabriolet, 2- oder 4sitzig, synchron., geg. bar. Ing. H. Bonny, Duisburg, Nahestr. 55. 3534/1321

WOHNWAGEN

Mehrere zusammenlegbare neue und gebrauchte **Wohnwagen Typ Glückspilz,** Gewicht 320—380 kg, sofort ab Lager zu verkaufen. Chr. Bildhauer, Ravensburg, Postfach 111. 3474/1316

Wohnanhänger, Berger L 6, kompl. eingerichtet, für 4 Pers. mit 1 geschl. und 1 off. Vorzelt, Überdach, Plastikschutzhülle, DM 2400.—. Dürwanger, Nürnberg, Hummelsteinerweg 84. 3489/1318

VERSCHIEDENE

Gesucht gegen bar Roadster-Sport-Cabrio bis 1,5 Ltr., DM 4000.— (MG, Fiat 1100, Porsche 1,3 Ltr. oder ähnl). Detailliertes Angebot unter 5231 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3533/1321

Chevrolet Bel Air 56, Powerglide oder Ford Victoria Fordomatic 55/56 oder Studebaker 55/56 automatisch zu kaufen gesucht. Angebote unter 5230 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3532/1321

Porsche oder Mercedes 180 D mit Finanzierungsmöglichkeit gesucht. Manfred Bünemann, Rüsselsheim, Gorch-Fock-Straße 19. 3483/1317

MOTORRÄDER

Viktoria KR 26 Sport, Bauj. 54, mit Austausch-Zylinder u. Sport-Auspuff, äußerst gepflegt, für DM 1050.— zu verk. Fahrzeug aus Privathand. Finanzierung möglich. Peter Scheller, Coburg, Ketschengasse 1. 3526/1320

Harley-Davidson, 750 ccm, ca. 3000 km gelaufen, günstig zu verkaufen. Anfragen unter 5210 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postf. 1042. 3478/1317

* STELLENGESUCHE *

Kfz.-Meister, Absolvent techn. Abendschule, Fahrlehrer, 42 J., in ungekündigter Stellung, sucht sich zu verändern. In Frage kommt aufbaufähige Stellung in Kfz.-Industrie, Zubehörindustrie, Verkehrsunternehmen im techn. Innen- oder Außendienst. Keine Vertreterstellung. 4-Zimmerwohnung ist erforderlich. Angeb. unter 5223 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3503/1319

Wer bietet einem Studenten (HTL), 23 J., vom 1. 8. bis 1. 9. 1956 Stellung als PKW-Fahrer. Führerschein I und II. Sechsjährige unfallfreie Fahrpraxis, zuverlässig, pünktlich, etwas engl. und franz. Angebote unter 5207 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3464/1316

* STELLENANGEBOTE *

Zuverlässiger Kraftfahrer für Ein- und Verkauf sofort gesucht. Hans Bender, Eisenerfassung und Großhandel, Schweinfurt a. M., Landwehrstr. 23½. 3488/1317

Gesucht nach der Schweiz (Stadt St. Gallen) tüchtiger, selbständiger **Automechaniker** in kleinere, aber guteingerichtete Garage. Bevorzugt wird ein Mann, der sich in Reparaturen auf Borgward-Automobile, evtl. DKW, auskennt. Guter Lohn und gute Behandlung zugesichert. Ausführliche Offerten mit Zeugnissen und Referenzen erbeten an Hans Hans Bigger, Riethüsli-Garage, Teufener Straße 172, St. Gallen. 3486/1317

Mineralölunternehmen sucht möglichst für sofort jüngeren

Automobil- oder Maschinenbauingenieur

für verantwortungsvolle Tätigkeit im Innen- und Außendienst. Geboten wird Lebensstellung. Ausf. Angebote unter Nr. 7409 an die Anzeigen-Vermittlung Lückertz, Münster/Westf.

ROOTES
GROUP
HUMBER · HILLMAN
SUNBEAM · TALBOT
COMMER · KARRIER

Original - Ersatzteile
stets lieferbar
TH. SCHORN & CO.
IMPORTEUR
DÜSSELDORF
Gerresheimer Straße 109
Tel.: 7 47 47/48

4 in einer Haut:

Das zusammenlegbare **MEHRZWECKE-BOOT D110** für 4-5 Pers. Mit Heck- u. Seitenbordmotor, als Segeljacht m. 6 qm Grossbesegelung u. als Schlafboot verwendbar. Länge 4.80 Breite 1.10. Gewicht ca 65 kg. Unsinkbar! Prüfbelastung 8 Pers. Aufbauzeit 40 Min. In 4 Packtaschen auf jedem PKW-Gepäckträger transportierbar.
Generalvertrieb:
ERICH ZIEHER
14b BIBERACH/RISS
Postfach 40

FALTGARAGEN

GUGELWERKE · FREIBURG i. BR. · Nr. 702

Freude und Erholung
auf dem Wasser mit
EVINRUDE-JOHNSON
Außenbordmotoren
Der Welt meistgekaufte Motoren
Importeur
ERNST O. HESSE · DÜSSELDORF
Grafenberger Allee 325 · Ruf 63980

Sippel Schonbezüge

Hersteller: Geschw. Sippel, München
Müllerstraße 33, Telephon 21635

SKODA
JAWA
TATRA

Original-Ersatzteile
Importeur und Generalvertretung
AUTO-PACHTNER
München 23
Kaulbachstr. 82—86
Tel. 32901—02

Interessant

für jeden Freund eines edlen Tropfens ist der kostenlose **Weinatlas** im Taschenformat. Ein Reiseführer durch alle Weinbauländer der Europas. Er enthält viel wissenswertes über Wein, wertvolle Anregungen, Rezepte für Bowlen und Mixgetränke und all die herrlichen Auslandsweine, die Brüder Buchner direkt ab Grenzkellerei Ihnen liefern. Schreiben Sie eine Karte an die Grenzkellereien

Brüder Buchner Passau A 11

Froh die Fahrt genießen

Oft aber verderben Schmerzen uns die ganze Freude. 1–2 Tabletten Temagin helfen zuverlässig bei Kopf- u. Zahnschmerzen und geben schnell einen klaren Kopf.

Temagin

In allen Apotheken erhältlich
10 Tabletten DM 0.95; 20 Tabletten DM 1.70

VERSCHIEDENES

Einachsanhänger oder Fahrgestell dazu, zum Sportwagentransport zu kaufen gesucht. Hennig, Braunschweig, Schloßpassage. 3527/1320

Vom **Versandhandel** direkt an den **Verbraucher**, preisgünstigst, Nachnahme, frei Haus liefern wir
Auto- und Motorrad-Zubehör
Spezialität: Pelerinengaragen, Campingartikel für alle Fahrzeuge. Angebote unverbindlich.
Versandhandel für KFZ-Bedarf K. Hilbertz, Uerdingen/Rh., Postf.

GUGEL-Autozelt „Motella I" (ohne Boden), nur einmal verwendet, für DM 150.— zu verkaufen. Dr. Max Pohl, Göggingen bei Augsburg. 3530/1321

Autowerkstätte, Fahrschule, Pflegedienst, Tankstelle, Rasthaus mit 4-Zimmer-Wohnung, in schöner Gegend Hessens, auch einzeln zu verpachten. Erforderlich DM 30 000.—. Angebote unter 5219 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttg., Postfach 1042. 3497/1318

Freiwillige Autoversteigerung
Nächste Versteigerung Samstag 14 Uhr
Besichtigung und Nachverkauf täglich.
Hans Bauer, Kfz-Versteigerer
Frankfurt am Main-Süd
Ziegelhüttenweg 37, Telefon 65414

Junger Autosportler (22) sucht gleichgesinnte, unternehmungslustige Dame bis 22 Jahre. Anfragen unter 5205 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 3460/1315

Daunenschlafsäcke, fabrikneu, amerik. oliv, Reißverschl., m. Kapuzent. 79,–. Wohlenberg-Vertrieb München 12

„Zu mager?"

Keine Sorge! Ergänzung der tägl. Nahrung durch die fehlenden Auxon-Wirkstoffe stärkt das Blut und hilft zu vollen, runden Körperformen. Fordern Sie gleich eine Packung für DM 8.80 (frei Haus!). Und schicken Sie kein Geld, sondern machen Sie erst einen Versuch, der Sie nichts kosten soll. Wenn Sie dann zufrieden sind, können Sie sich mit der Bezahlung ruhig 30 Tage Zeit lassen.
ROSAN, Hamburg MA 864

Anst. **Miete** a. Teilzhlg.
1 BLUM-Fertighaus, Kassel-Ha. 886

Teller- und Kegelräder, Achswellen, komplette Ausgleichgetriebe ab Lager. Hans H. Matz, Flensburg, Tel. 25 22. 3509/1319

Zwei neuwert. Sitze für Opel-Kapitän 1955, beide mit Liegebeschlag ausgestattet, System „Autenrieth", zu verkaufen. Gränz-Bote, Tuttlingen, Königstr. 25, Fernruf 14 51. 3470/1316

Ein Eckel-Gepäckträger für PKW, Größe 1,50 × 1,10 m, neuwert., zu verkaufen. Gränz-Bote, Tuttlingen, Königstraße 25, Fernruf 14 51. 3471/1316

20 Jahre Fahrschulpraxis verbürgen beste **Fahrlehrerausbildung**
Chiffreanfragen unter 4790 an „das AUTO, MOTOR und SPORT", Stuttgart, Postfach 1042. 1590/1236

Alle Jahrgänge „das AUTO" (1947/56 — 206 Hefte) verk. geg. Gebot. Hugo Gohrs, Hamburg 39. 3491/1318

Die ersten 12 Hefte

des neuen Jahrgangs sind erschienen.

Eine gute Fachzeitschrift ist so wertvoll wie ein nützliches Werkzeug. Deshalb empfehlen wir Ihnen das Sammeln der Hefte in unseren praktischen Kunstledermappen. Die Mappe kostet DM 7.50 + 70 Dpf Porto.

Am Jahresende sind dann die 1956er Ausgaben geschlossen vorhanden, und mit der bis dahin fertiggestellten Einbanddecke können Sie die Hefte zu einem geschlossenen Band vereinen.

das AUTO MOTOR UND SPORT

VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH
Stuttgart, Postfach 1042

Achenbach-Stahlblech 5,50/2,60 m, fabrikneu, komplett, mit Lüfter, Fenster, Sicherheitsschloß, weit unter Preis abzugeben. Näheres bei Firma Heinrich Kraft GmbH., Düsseldorf-Hafen, Zollstraße 23. 3523/1320

DAS AUSLAND SUCHT:

Vollständige Adressenangabe durch den Verlag; bei Anfrage ausreichendes Auslands-Porto beifügen.

Eingesandte Angebote können nur weitergeleitet werden, wenn diese mit Auslandsporto freigemacht sind.

Über die Bonität der Firmen haben wir keine Erkundigungen eingezogen. Die Weiterleitung erfolgt ohne jede Verantwortlichkeit des Verlages.

A/348. Jugoslawien. Reifen für Lastkraftwagen und Anhänger sowie für Traktoren. (Übernimmt auch Vertretungen.) Korrespondenz deutsch.

A/349. Vietnam-Süd. Personenkraftwagen. Korrespondenz französisch.

A/350. Indochina. Autoteile und Zubehör. Korrespondenz englisch.

A/351. Tanganyika. Autoteile aller Art. Korrespondenz englisch.

A/352. Pakistan. Dieselmotoren für Kraftwagen (Chevrolet), Kraftfahrzeugbedarf aller Art. Korrespondenz englisch.

A/353. Kuwait. Auto-Batterien. Korrespond. englisch.

A/354. Indien. Autoersatzteile, Kugellager. Korrespondenz englisch.

A/355. Jordanien. Kraftwagen-Ersatzteile. Korrespondenz englisch.

A/356. Niederlande. Luftfederungen für LKW und Omnibusse. (Gewünscht werden komplette Federungen mit Bälgen und Luftsteuerungs-Ventilen. Bei Lieferung von Einzelteilen übernimmt Interessent selbst die Fertigmontage.) Korrespondenz deutsch.

A/357. Südafrikanische Union. Personen- und Lastkraftwagen, Kraftwagenersatzteile. Korresp. deutsch.

A/358. USA. Automobil-Zubehör und Ersatzteile. Korrespondenz englisch.

A/359. Griechenland. Kraftfahrzeug-Ersatzteile und Zubehör. Korrespondenz englisch und französisch.

Die neue, blinkende **SOFFITTEN-LAMPE** *in Ihrem Winker*

Durch einfaches Auswechseln der gewöhnlichen Soffitten-Lampe gegen die neue, blinkende Birne wird der Winker in ein automatisches Blinklicht verwandelt. Keine Kosten für den Einbau und keine zusätzliche Batterie-Belastung.
Preis für 1 Satz (2 Lampen) 31 mm 15.90 DM
Preis für 1 Satz 38 mm 6 Volt 16.50 DM
Preis für 1 Satz 38 mm 12 Volt 18.50 DM

SCHWINGFEUER-VERTRIEBS-G.M.B.H.
ÜBERLINGEN-BODENSEE

Handelsauskünfte aus dem In- und Ausland. Einzeln und im Abonnement. Büros überall.

Schimmelpfeng

V-SACHEN FÜR SICHERHEIT UND WOHLBEHAGEN

V-GARAGE | V-KABINE | PULLMAN-SET

Nur echt mit V-Zeichen und Garantie-Nr.
HANS R. VOLK
V-GARAGEN
Fordern Sie Preisliste und Prospekte
Pforzheim-DW

Haben Sie schon die vollautomatische elektrische
Diebstahlsicherung
eingebaut?
Preis DM 17.90

Elektro-magnetische **VENTILE** *für Gase und Flüssigkeiten*

HEIZMOTOREN-GMBH
ÜBERLINGEN-BODENSEE

Die letzte Seite

Aufgepicktes

Mehr als 500 000 Beamte sind im Deutschen Beamtenbund organisiert. Dessen Vorsitzender, C D U - Bundestagsabgeordneter Kramel, sagte kürzlich in einer Rede: „Der Moloch Staat zieht mit seinen Greifern alles an sich. Dabei sei die Beamtenschaft ganz dagegen, daß sich der Staat für Aufgaben interessiere, die ihn nichts angingen. Nach Ansicht des Beamtenbundes solle der Staat die Finger von solchen Angelegenheiten lassen, die die freie Wirtschaft ebenso gut oder gar besser erledigen kann als die öffentliche Hand." Kramel sprach sich dafür aus, die Verwaltung zu vereinfachen und die Aufgaben des Staates zu verringern, die Zahl der Beamten würde sich dann von selbst vermindern. Zu den Voraussetzungen hierfür gehöre eine engere Fühlungnahme der Verwaltung mit der Praxis, außerdem müsse bei der Vielfalt und Kompliziertheit der Gesetzgebung der Hebel angesetzt werden.

*

Sie wisse es selbst nicht, stellte die Frankfurter Polizei fest, wieviele Verkehrszeichen es in Frankfurt gebe. Man schätze etwa 30 000, es könnten auch einige tausend mehr sein. Jetzt wird in Frankfurt, als Vorbild für andere westdeutsche Großstädte gedacht, eine Beschilderungskartei angelegt, die nach Straßen aufgegliedert ist. Allein auf dem Planquadrat des im Stadtzentrum gelegenen Eschenheimer Turms wurden 66 Verkehrsschilder eingezeichnet. Gleichzeitig mit der Registrierung der Schilder will man prüfen, inwieweit sie überhaupt notwendig sind oder beseitigt werden könnten.

*

Freigesprochen hat das Verkehrsgericht in Freiburg/Br. zwei Angeklagte, die als Auto- bzw. als Motorradfahrer an einem Unfall beteiligt waren, bei dem es zwei Schwerverletzte gegeben hatte. Die Anklage lautete gegen beide Fahrer auf Verkehrsgefährdung und fahrlässige Körperverletzung. Der Autofahrer war trotz langsamem und vorsichtigem Einbiegen in eine bevorrechtigte Bundesstraße an unübersichtlicher Stelle mit einem in voller Fahrt daherkommenden Motorradfahrer zusammengestoßen. Er hätte vor dem Einbiegen einen Warnposten zur Beobachtung der Straße postieren müssen, hielt die Anklage dem Autofahrer vor. Demgegenüber stellte sich das Gericht auf den sehr vernünftigen Standpunkt, daß eine solch übermäßige Vorsicht von den Kraftfahrern nicht verlangt werden könne. Derartige Ansinnen würden in letzter Konsequenz dazu führen, daß niemand mehr ohne Begleitperson reisen könne und wie in Zeiten der ersten Lokomotiven durch einen „Vorreiter" das Nahen einer Gefahr ankündigen müßte. Das Gericht erkannte daher auf Freispruch.

*

Ein Verkehrspolizist berichtet in einem Brief an die schweizerische „Automobil-Revue", daß ihm an einem Sonntag auf dem stark begangenen Trottoir einer Kleinstadt vergnügt zwei Rollerfahrer entgegenkamen. Als er sie anhielt und ihnen zu erklären versuchte, was Fahrbahn und was das Reservat der Fußgänger sei, erhielt er die schlechterdings entwaffnende Antwort, es sei doch nirgends ein Verbotssignal für das Fahren auf dem Trottoir zu sehen! Der Polizist stellte in seinem Brief die sehr naheliegende Frage, wie es überhaupt möglich sei, daß sich solche Leute mit totalem Mangel an Verkehrsintelligenz auf der Straße tummeln dürfen.

*

Die Übung, daß an Kreuzungen Fahrzeuge nebeneinander auffahren, obwohl das linke auffahrende Fahrzeug nicht nach links abbiegen will, verstößt gegen § 8 StVO, entschied das OLG Hamm am 8. 9. 1955, wie aus einer Mitteilung des ADAC zu entnehmen ist. Diese Auslegung mag rein juristisch so einwandfrei sein wie sie nur will, in der Praxis wird sie sich angesichts des ständig dichter und damit schwieriger werdenden Verkehrs nicht lange aufrechterhalten lassen. Wirklichkeitsfremde Urteile aber sind niemals gut!

*

Hat da einer seinen VW mitten auf der Straße vergessen? Bestimmt etwas kaputt, denn daneben ist doch eine Parklücke? Daß jemand seinen Wagen weit in die Fahrbahn pflanzte, weil er zu faul zum Einordnen ist, das gibt's doch wohl nicht . . . Ich wartete: der parkende Borgward links quetschte sich heraus, ein Mercedes fuhr dafür hinein, ein Lieferwagen hielt im Hintergrund (auch nicht nachahmenswert) – er war schon halb abgeladen, als schließlich der VW-Besitzer erschien. Tatsächlich, er hatte nur mal eben so geparkt. Und ich entnahm seiner ratlos grübelnden Miene, daß er keine Ahnung hatte, warum er fotografiert wurde. Manchen ist's nun mal nicht gegeben . . . Si

Gelegentliche Zeitungsberichte erzählen mit sichtlicher Genugtuung, wie angeblich die amerikanische Verkehrspolizei mit Hilfe von Radargeräten diejenigen feststellt, die örtliche Geschwindigkeitsbegrenzungen mißachten. Die armen Irren, die solches erzählen, müssen wir leider einer Illusion berauben. Kürzlich hat nämlich die Frankfurter Polizei wiederholte Versuche mit amerikanischen Radar-Geschwindigkeitsmessern durchgeführt — mit negativem Ergebnis. Brauchbar sind die Dinger nämlich ausschließlich auf Einbahnstraßen ohne Überholmöglichkeit. Auf allen anderen Straßen kann nämlich weder auf dem Blattschreiber noch auf dem optischen Meßgerät der Sünder einwandfrei erkannt werden, wenn er auf der überwachten Strecke ein anderes Fahrzeug überholte, selbst überholt wurde oder einem anderen begegnete. Aus der Traum! Für einen anderen Zweck jedoch kann dieses Radargerät sehr nützlich sein, dann nämlich, wenn geprüft werden soll, ob und in welcher Höhe auf einer Straße die Geschwindigkeitsbegrenzung eingeführt werden soll. Läßt man das Gerät 24 Stunden durchlaufen, so sind auf der graphischen Darstellung einwandfrei die während dieser Zeit gefahrenen Geschwindigkeiten aufgezeichnet. Daraus kann man einen Mittelwert errechnen und festlegen, welche Geschwindigkeiten ungefähr für die betreffende Straße zuträglich sind.

*

Wenn es zutrifft, was die Wirtschaftswissenschaftler jetzt ankündigen, dann werden in diesem Jahre erstmalig die Lohn- und Gehaltsempfänger mehr fabrikneue Autos kaufen als Motorräder. Das große Umsteigen vom Motorrad zum eigenen Wagen hat begonnen! Schon im letzten Jahr wurde jeder vierte neue Wagen im Bundesgebiet für einen Arbeitnehmer zugelassen, nämlich 53 400 für Angestellte, 26 700 für Arbeiter und 18 300 für Beamte, insgesamt also 98 400, womit sich die Zahl der ein eigenes Automobil besitzenden Arbeitnehmer auf rund 440 000 erhöhte. Die wachsende Bedeutung dieser Käufergruppe für den Markt blieb nicht ohne Rückwirkung auf die Produktion. Im letzten Jahr wurden insgesamt 33% mehr Wagen neu zugelassen als im vorangegangenen, die Zuwachsrate bei den Kleinwagen bis 1 Liter Hubraum betrug jedoch 76%.

*

Zwischen der Westberliner Polizei und dem Deutschen Sprachverein ist, wie dpa meldet, ein lebhafter Streit um den kleinen Buchstaben „e" entbrannt. Es geht um die Verkehrsampeln für Fußgänger, bei denen bei grün das Wort „Gehe" aufleuchtet. Abgesehen davon, daß es manche Leute sonderbar finden, von der Polizei geduzt zu werden, beanstanden die Sprachgelehrten in der Befehlsform „Gehe" das „e" am Schluß. Sie meinen, es müsse „Geh" heißen. Die Verkehrspolizei jedoch will auf dem „e" beharren, das sie sprachlich für erlaubt und aus optisch-ästhetischen Gründen für zweckvoll hält. Sie beruft sich dabei auf den Duden und auf Martin Luther, aus dessen Bibelübersetzung zitiert wird: „So gehe hin und tue das gleiche." *Meck*

Verlag: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Paulinenstraße 44 (Hansabau), Postfach 1042, Telegrammanschrift: Motorpresse Stuttgart, Telefon 671 40 und 671 49, Fernschreiber: Telex 072/2036. — Herausgeber: Paul Pietsch · Ernst Dietrich-Troeltsch † · A. G. Vogel. — Chefredakteur: H. U. Wieselmann. — Verantwortlich für Österreich: Hans Patleich jun., Wien. — Verantwortlich für den Anzeigenteil: Direktor Georg E. Ernst. — Vertrieb: Albert Manz. — Herstellung und Rotationstiefdruck: Chr. Belser, Stuttgart W, Augustenstraße 11/15. — das AUTO, MOTOR und SPORT erscheint vierzehntäglich sonnabends. Im gleichen Verlag MOTOR-REVUE + EUROPA-MOTOR sowie LAST-AUTO und OMNIBUS und im MOTOR-PRESSE-VERLAG GMBH. das MOTORRAD, ferner ROLLERei und MOBIL sowie der MOTOR-TEST. Höhere Gewalt entbindet den Verlag von der Lieferungspflicht. Ersatzansprüche können in einem solchen Fall nicht anerkannt werden. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck nur mit ausdrücklicher Genehmigung des Verlages und unter voller Quellenangabe. Unverlangte Manuskripte werden nur zurückgesandt, wenn vom Einsender Rückporto beigefügt wurde. Die Tendenzen unserer Mitarbeiter-Beiträge stellen nicht unbedingt die Ansicht der Schriftleitung dar. — Lieferung direkt vom Verlag, durch die Post oder durch den Buch- und Zeitschriftenhandel. — Bezugspreis für Deutschland: vierteljährl. DM 6.75, jährl. DM 27.—; Ausland: DM 33.80 (einschließl. Porto). Kündigung des Abonnements nur von Quartal zu Quartal schriftlich bis 4 Wochen vor Vierteljahresende. Postscheckkonto: Stuttgart 16 137. Bankkonten: Freiburger Gewerbebank; Rhein-Main-Bank AG., Freiburg i. Br.; Rhein-Main-Bank AG., Stuttgart. — Anzeigen-Verwaltung: VEREINIGTE MOTOR-VERLAGE GMBH., Stuttgart W, Postfach 1042. Preise laut Liste Nr. 9. — Gelegenheitsanzeigen (kompreß): Preis DM 1.50, Stellengesuche nur DM 1.— für die 63 mm breite Millimeterzeile oder deren Raum. Chiffregebühr, falls bestellt, DM 1.50. Zwei Anzeigen mit 10%, 3 mit 15%, 6 mit 20% Rabatt.

Ist Dummheit - eine Krankheit?

Kann der menschliche Verstand durch besondere Mittel beeinflußt werden? Lassen sich geistige Leistungen steigern? Namhafte Wissenschaftler berichten:

Als man mit Gehirn über das Gehirn nachdachte, kam die Wissenschaft rasch dahinter: Genau so wie der Körper Eiweiß, Fett und Kalorien, genau so wie jedes Organ spezielle Organ-Nährstoffe braucht, genau so braucht auch das Gehirn spezielle Gehirn-Nährstoffe.

Andernfalls zeigt es durch Gedächtnisschwäche, Zerstreutheit, Mangel an Konzentration, verminderter Lern- und Merkfähigkeit und ähnlichen Erscheinungen, daß es an der nötigen Menge Gehirn-Nährstoffen mangelt.

Kinder bringen schlechte Noten, sind unaufmerksam und zerstreut, versagen in der Schule, sind einfach „schwierig".

Besonders junge Menschen zweifeln an sich selbst, fühlen sich aller Welt unterlegen. Und gerade, wenn es besonders darauf ankommt, vor Prüfungen oder Examen, dann tritt Gedanken-Kurzschluß ein.

Dagegen werden Erwachsene leicht reizbar, unbegründet müde, fühlen sich verbraucht und haben zur Arbeit keinen Schwung mehr.

Das Gehirn kann nichts dafür, daß man seine Nährstoff-Hunger-Signale, Kopfmüdigkeit, Konzentrationsmangel, Gedächtnisschwäche, nachlassende Lern- und Merkfähigkeit solange falsch übersetzte, weil man erst jetzt die Notwendigkeit erkannte, das Gehirn muß genau so gut, ja noch besser als der übrige Körper ernährt werden.

Chemische Mittel helfen deshalb kaum, weil sie nur aufpulvern, nicht dagegen die Ursachen selbst, den Mangel an ausreichenden Gehirn-Nährstoffen, beseitigen.

Erinnern Sie sich noch?

Vor einigen Jahren gingen durch viele Zeitungen Berichte: In Amerika hatte ein Forscher Mäuse durch ein verzwicktes System von Gängen laufen lassen, aus dem es nur einen Ausweg gab. Einen Teil von ihnen fütterte er mit Glutaminsäure. Dabei ergab sich einwandfrei, daß die mit Glutaminsäure gefütterten Mäuse den Ausgang leichter und schneller fanden. Geschickter umgingen und vermieden sie Hindernisse, die ihnen den Weg zum Futternapf versperrten, als die nicht mit diesem Präparat gefütterten Tiere.

Deutsche Forscher und Ärzte bestätigten nach Versuchen an Erwachsenen und Kindern die Wirkung der Glutaminsäure. Sie fanden, daß Glutaminsäure die Konzentrations- und Merkfähigkeit, Gedächtnis und Aufmerksamkeit besserte.

Bei Versuchen der Hamburger Universitätsklinik wurden bei einem vorher trägen, phlegmatischen und interesselosen Mädchen allein die Rechenleistungen um 83 % gesteigert. Die Schulleistungen der anderen am Versuch beteiligten Kinder besserten sich um 58 %.

Weitere Versuche an Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen ergaben nicht nur eine Beschleunigung seelischer Erlebnisse, sondern auch eine Vertiefung der Erlebnisfähigkeit.

Nachdem feststand, daß es sich bei der Wirkung der Glutaminsäure nicht um eine Nachkriegs-Mode, sondern um einen notwendigen Gehirn-Nährstoff handelt, dessen Fehlen zu unausbleiblichen Mangel-Erscheinungen führt, fanden Forscher und Mediziner auch jene Vitamine und Wirkstoffe, die für eine ausreichende Versorgung des Gehirns ebenso naturgemäß und notwendig sind.

Diese speziellen und für die Versorgung des Gehirns notwendigen Nährstoffe sind in Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung so enthalten, wie sie das Gehirn benötigt.

Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung ist ein Erzeugnis deutscher Forschung in Weiterentwicklung der in den letzten Jahren bei der Glutaminsäure-Therapie und Gehirn-Forschung im In- und Ausland gemachten Erfahrungen.

Es ist wissenschaftlich erprobt:

Bei Kindern, Erwachsenen, Nachtarbeitern, Überbeanspruchten und scheinbar Minderbegabten wurde in zahlreichen Versuchen bewiesen:

Bessere Gehirn-Ernährung mittels Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung bewirkt bessere Gehirn-Leistungen. Die Zufuhr von in Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung enthaltenen speziellen Gehirn-Nährstoffen verbürgt ausreichende Gehirn-Leistungen und sorgt zugleich für ungestörte Gehirn-Funktionen, verhindert also Gedächtnisspannen, Examenskurzschluß und ähnliche Blockierungen im Gehirn, die in unzureichender Nährstoff-Versorgung ihre Ursache haben.

Es fehlt ja meist nicht an Können, Wissen oder Erfahrungen, sondern nur an ausreichender Gehirn-Ernährung. Denn die Wissenschaft stellte inzwischen fest:

Es gibt nur ganz, ganz wenig „Dumme". Aber es gibt zahlreiche in des Wortes wahrster Bedeutung „geistig Unterernährte", die weniger leisten, weil sie ihrem Gehirn weniger Nährstoffe gönnen als es benötigt.

Da das Gehirn seinen Hunger aber nicht wie der Magen einfach durch Knurren melden kann, reagiert es nur indirekt, aber auf genau so deutliche Weise durch Kopfmüdigkeit, Gedächtnisschwäche, Kontaktmangel, Hemmungen, Unlust, Depressionen und ähnliche Folgeerscheinungen.

Indem Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung nicht nur die Erscheinungen bekämpft, sondern die Ursachen selbst beseitigt, das Gehirn direkt und ausreichend versorgt, wirkt es besonders nachhaltig, führt also zu echten Leistungs-Steigerungen.

Beruflich Angestrengte, Prüfungs-Kandidaten, Menschen aller Berufe, die geistige Sonderleistungen vollbringen müssen, schaffen das heute durch Gehirn-Direkt-Ernährung mittels Energlut.

Besonders Schulkinder leiden häufig im Entwicklungsalter unter mangelnder Versorgung des kindlichen Gehirns mit den ihm nötigen Gehirn-Nährstoffen. Schlechte Schulzeugnisse, Unaufmerksamkeit und andere Erziehungsschwierigkeiten sind dann die Folgen. Strafen oder harte Worte machen es auch nicht lerneifriger, sondern verängstigen es nur noch mehr.

Viel einfacher kann dem Kind heute geholfen werden, wenn die Eltern den Mangel an Gehirn-Nährstoffen genau so ausgleichen, wie sie es bei körperlichen Mangelerscheinungen durch besonders eisen- oder kalkhaltige Nahrung ja auch tun.

Für das Kind bedeutet Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung dabei mehr als nur ein bißchen Schul-Hilfe. Vielmehr hilft es ihm, Schul-Hemmungen und Depressionen zu überwinden, das Selbstvertrauen zu stärken, und bewahrt es so vor seelischem Schaden. Und damit hilft es dem Kind in der Entwicklung, in seinen kritischen Jahren, die wichtigsten Grundlagen für seinen späteren Lebens-Erfolg zu gewinnen.

Und wer sich müde, leicht erschöpft und nicht mehr so auf Draht fühlt, ist noch lange nicht alt und erst recht nicht verbraucht, sondern kann heute ebenso durch Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung dafür sorgen, daß die Mehrzahl der beklagten Anzeichen rasch verschwinden.

Dies ist ein Bericht von erschöpften, müden und verbrauchten Menschen, die wie durch ein Wunder zu neuen Kräften kamen.

„Nach vollständiger Erschöpfung wieder arbeitsfähig."
„Die Konzentration wurde gesteigert."
„Meine Müdigkeit hat nachgelassen."
„Abitur bestanden."
„Eine deutliche Belebung aller Geisteskräfte."
Eine Mutter schreibt: „Mein Kind ist ganz anders geworden."
Und der Lehrer berichtet: „Obwohl die Versetzung gefährdet war, hat er es doch geschafft."
Diese Stimmen sind nur Beispiele, was möglich ist. Und was auch Sie erreichen können.
„Man bekommt mehr Lebensmut!" „Und man weiß erst dann, welche Kräfte wirklich in einem wohnen." Das alles ist erreichbar. Viel leichter als Sie glauben.

Sie können mehr leisten!

Sie sollten es also tun. Denn durch Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung ist Ihnen jetzt die Möglichkeit gegeben, Ihre Gehirn-Leistungen auf ebenso natürliche wie wirkungsvolle Weise ohne jegliche schädliche Nebenwirkungen zu steigern.

Schon nach kurzer Zeit bemerken Sie: Alles geht viel besser und leichter. Sie spüren eine deutliche Belebung aller Kräfte. Ihr Gehirn ist entmüdet. Ihr Gedächtnis verblüffend gestärkt. Alle Hemmungen verschwinden. Sie schalten schneller und sind wieder „da", wenn's darauf ankommt!

Was Sie heute versäumen, ist vielleicht für immer versäumt. Was Sie aber heute tun, davon profitieren Sie Ihr ganzes Leben. Je rascher und nachhaltiger Sie jetzt den Mangel an Gehirn-Nährstoffen in täglicher „Zivilisations"-Kost beheben, um so unbesorgter können Sie der Zukunft vertrauen.

Weil für einen Lebens-Praktiker dabei Probieren allemal über Studieren geht, sollten Sie den Versuch nicht erst morgen oder übermorgen, sondern jetzt gleich, am besten noch heute, in dieser Stunde, machen.

Schicken Sie kein Geld!

Fordern Sie erst für den Gutschein die Original-Packung Energlut-Gehirn-Direkt-Nahrung an. Sie können damit einen Versuch auf unsere Kosten machen. Sie riskieren also nichts! Wenn Sie dann zufrieden sind, können Sie sich mit der Bezahlung ruhig 30 Tage Zeit lassen.

Tun Sie das Richtige und Nötige zugleich. Damit Sie sich nichts vorzuwerfen haben, sondern bald wieder neue Leistungs-Kräfte gewinnen, über die Sie sich selbst am allermeisten freuen werden.

Wenn Sie den Gutschein nicht ausschneiden können, genügt eine Postkarte an:
Energlut Hamburg C P 864

GUTSCHEIN

Energlut
Gehirn-Direkt-Nahrung

O **Für Kinder einfach** Original-Packung DM 10.50
O **Für Erwachsene „extra" verstärkt** Original-Packung DM 11.80

Sie erhalten die Packung frei Haus auf Probe. Sie können also erst einen Versuch machen u. auch die angebrochene Packung bis zum 12. Tag (Poststempel!) wieder zurücksenden. Und wenn Sie zufrieden sind, die Packung behalten wollen, können Sie sich mit der Bezahlung in Hamburg 30 Tage Zeit lassen.

AN ENERGLUT · HAMBURG CP 864